** Année 1948. — N° 72 C. R. Le Numéro : 3 francs. Vendredi 20 Août 1948. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr. ; ÉTRANGER : 530 fr.
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 12 FRANCS

SESSION DE 1948 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 77e SÉANCE

Séance du Jeudi 19 Août 1948

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Congé

3. — Transmission d'un projet de loi.

4. — *Budget ordinaire de l'exercice 1948 (services civils).* — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Monnaies et médailles.

M. Hocquard, rapporteur spécial.

Etat B:

Chap. 1 à 11, 100 à 104, 300 à 309, 400 à 402, 600, 6002, 601 à 605 et 606: adoption.

Légion d'honneur.

M. Hocquard, rapporteur spécial.

Etat B:

Chap. 1 à 12, 70, 100 à 109, 300 à 306, 400 à 402 et 600 à 605: adoption.

Ordre de la Libération.

Chap. 1 à 4, 100 à 104, 300, 400, 401 600 et 601: adoption.

Travaux publics et transports.

MM. Jean-Marie Thomas, rapporteur spécial; Jean-Marie Berthelot, Alcide Benoit, Duhourquet.

Etat A:

Chap. 100:

MM. Christian Pineau, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Poher, rapporteur général de la commission des finances.

Adoption du chapitre.

Chap. 101, 102, 1022, 104 à 111, 1112, 112 à 121, 1212, 122, 1222, 123, 124 et 152 à 154: adoption.

Chap. 155:

MM. Alex Roubert, président de la commission des finances; Laffargue, le ministre, Vanrullen.

Adoption du chapitre.

Chap. 156 à 162, 165 à 170, 300 à 311, 327 à 332 et 335 à 345: adoption.

Chap. 346:

MM. le ministre, le rapporteur général, Paumelle.

Adoption du chapitre.

Chap. 347 et 348: adoption.

Chap. 349:

MM. Albert Jaouen, le ministre.

Adoption du chapitre.

Chap. 350, 351, 354, 400, 4002, 401, 402, 500 et 501: adoption.

Chap. 502:

MM. le ministre, le rapporteur général, Giauque.

Adoption du chapitre.

Chap. 503 à 507 et 5072: adoption.

Chap. 508:

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le rapporteur, le ministre, Marrane. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 509:

MM. le rapporteur général, le ministre, Julien Brunhes, Georges Lacaze, Fourré, Jean Jullien.

Adoption du chapitre.

Chap. 510:

MM. Vittori, le ministre.

Adoption du chapitre.

Chap. 511: adoption.

Chap. 512:

Mlle Mireille Dumont, M. le ministre.

Adoption du chapitre.

Chap. 600, 601, 603 à 606, 611 à 613 et 700 à 705: adoption.

Aviation civile et commerciale.

MM. Jean-Marie Thomas, rapporteur spécial; Julien Brunhes, président de la commission des moyens de communication; Jean Jullien, Christian Pineau, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme

Etat A:

Chap. 100:

M. le ministre.

Adoption du chapitre.

Chap. 101 à 105, 130 à 150, 163 à 170, 301, 318 à 320, 3202, 321 à 326, 334, 336, 337 et 339 à 341: adoption.

Chap. 342:

MM. le ministre, le rapporteur général.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 343 à 345, 352, 400, 4002, 401, 500, 513, 519, 5192, 600 et 610 à 613: adoption.

Radiodiffusion française.

M. Minvielle, rapporteur spécial.

Etat A:

Chap. 1, 2, 100 à 124, 300 à 310, 400 à 403, 600 à 602, 6022 et 603 à 605: adoption.

5. — Propositions de la conférence des présidents.

6. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique sommaire de la précédente séance a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

CONGE

M. le président. M. Marintabouret demande un congé.

Conformément à l'article 40 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'élection des conseillers de la République.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 868, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions. (*Assentiment.*)

— 4 —

BUDGET ORDINAIRE DE L'EXERCICE 1948 (SERVICES CIVILS)

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant aménagement, dans le cadre du budget général, pour l'exercice 1948, des dotations de l'exercice 1947, reconduites à l'exercice 1948, au titre du budget ordinaire (services civils) et des budgets annexes (dépenses ordinaires).

Monnaies et médailles.

M. le président. Nous abordons l'examen du budget annexe des monnaies et médailles.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. Hocquard, *rapporteur du budget des monnaies et médailles.* Mesdames, messieurs, hier M. le président vous annonçait le vote de quatre petits budgets.

Hier soir, en dernière heure, à minuit, le premier de ces quatre petits budgets a été voté sans débat.

Il me reste à vous présenter le budget des monnaies et médailles et tout à l'heure ceux de la Légion d'honneur et de l'ordre de la Libération.

Il serait impertinent, de ma part, de vouloir donner des conseils à cette Assemblée, et je me contenterai simplement de vous donner l'exemple, si vous me le permettez, de la brièveté et de la concision.

Ces trois petits budgets qui restent à voter, sur les quatre annoncés hier, ont été adoptés par votre commission des finances sans autre discussion, et je demande à M. le président, puisque votre commission des finances est d'accord avec l'Assemblée sur les chiffres, de bien vouloir les soumettre à votre approbation. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

Nous abordons l'examen des chapitres de l'état B:

DEPENSES

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

3e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Personnel commissionné, 15.796.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 101. — Indemnités au personnel commissionné, 1.890.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Indemnités de résidence, 19.150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Supplément familial de traitement, 1.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Salaires, 123.997.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 300. — Remboursement de frais, 795.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Entretien des bureaux et du matériel, 3.375.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Impressions à commander à l'Imprimerie nationale, 2 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Affranchissements, taxes, abonnements et communications téléphoniques et entretien du matériel téléphonique, 800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 304. — Entretien des ateliers et du matériel d'exploitation, 67 millions 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Matériel automobile, 5 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Matériel neuf et installations nouvelles, 31 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Fabrication des monnaies, 533.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 308. — Fabrication des médailles, 27.362.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 309. — Fabrications annexes, 150.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales, 11.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 401. — Assistance aux ouvriers atteints de maladie ou victimes d'accidents du travail, 2.378.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de sécurité sociale. » — (Mémoire.)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Secours, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6002. — Gratifications aux ouvriers ayant apporté des perfectionnements techniques à l'outillage, 100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 601. — Retrait des monnaies françaises démonétisées, 250 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 602. — Application des fonds d'entretien de la circulation monétaire. » — (Mémoire.)

« Chap. 603. — Dépenses des services périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 604. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 605. — Revalorisation du fond de roulement. » — (Mémoire.)

« Chap. 606. — Application au Trésor de l'excédent des recettes sur les dépenses, 4.154.407.000 francs. » — (*Adopté.*)

RECETTES

« Chap. 1er. — Remboursement des frais de fabrication des monnaies d'or françaises et produit des tolérances en faible sur le titre et le poids de ces monnaies. » — (Mémoire.)

« Chap. 2. — Prélèvement sur le compte d'entretien de la circulation monétaire. » — (Mémoire.)

« Chap. 3. — Produit brut de l'émission des monnaies françaises en métaux communs, 4.180 millions de francs. »

« Chap. 4. — Produit de la fabrication des monnaies étrangères, coloniales et de pays de protectorat, 600 millions de francs. »

« Chap. 5. — Produit de la vente des médailles (y compris les droits d'auteur), 90 millions de francs. »

« Chap. 6. — Produit des fabrications annexes (poinçons, etc.), 600.000 francs. »

« Chap. 7. — Produit de la vente ou de la transformation du métal provenant des pièces retirées de la circulation, 382 millions de francs. »

« Chap. 8. — Recettes accidentelles (droits d'essais, droits sur les certificats délivrés aux essayeurs du commerce, etc.), 100.000 francs. »

« Chap. 9. — Recettes sur fonds de concours. » — (Mémoire.)

« Chap. 10. — Recettes sur exercices périmés. » — (Mémoire.)

« Chap. 11. — Recettes sur exercices clos. » — (Mémoire.)

Légion d'honneur.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du budget de la Légion d'honneur.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. Hocquard, *rapporteur du budget annexe de la Légion d'honneur.* Mesdames, messieurs, pour ce budget les chiffres de la commission des finances sont conformes à ceux votés par l'Assemblée nationale.

En conséquence, je vous propose de les accepter sans débat.

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?

Nous abordons l'examen des chapitres de l'état B.

DEPENSES

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

1re partie. — Dette.

« Chap. 70. — Traitements des membres de l'ordre et des médaillés militaires, 270 millions de francs. » — (*Adopté.*)

2e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Grande chancellerie. — Traitements, 7.074.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 101. — Grande chancellerie. — Cadres complémentaires, 1.184.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Grande chancellerie. — Salaires, 1.603.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Grande chancellerie. — Indemnités diverses, 1.530.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Maisons d'éducation. — Traitements, 24 millions 254.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Maisons d'éducation. — Cadres complémentaires, 1 million 380.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 106. — Maisons d'éducation. — Salaires, 9.711.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 107. — Maisons d'éducation. — Allocations aux professeurs externes de l'enseignement supérieur. — Indemnités diverses, 614.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 108. — Indemnités de résidence. 5.459.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 109. — Supplément familial de traitement, 101.000 francs. » — (*Adopté.*)

3e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 300. — Grande chancellerie. — Matériel. 3.660.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Fournitures faites par divers administrations et services, 5 millions 144.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Frais relatifs au domaine d'Ecouen. 20.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Maisons d'éducation. — Matériel, 29.438.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 304. — Entretien des bâtiments de la Légion d'honneur, 42 millions de francs. « — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Maisons d'éducation. — Reconstruction des immeubles détruits par faits de guerre, 25 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Maisons d'éducation. — Travaux d'équipement. » — (Mémoire.)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales, 1.034.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 401. — Allocations viagères aux auxiliaires, 60.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale. » — (Mémoire.)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Maisons d'éducation. — Produits à consommer en nature. 1.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 601. — Secours, 1 million 860.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 602. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, 20.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 603. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 604. — Dépenses de la Légion d'honneur effectuées sur fonds de concours. » — (Mémoire.)

« Chap. 605. — Emploi de rentes avec affectation spéciale (legs et donations), 101.000 francs. » — (*Adopté.*)

RECETTES

« Chap. 1er. — Arrérages sur le grand-livre de la dette publique, 4.165.700 francs. »

« Chap. 2. — Rentes dues par suite de la cession des chefs-lieux de cohortes à certains départements, 6.843.000 francs. »

« Chap. 3. — Produits du domaine d'Ecouen, 2.000 francs. »

« Chap. 4. — Pensions et trousseaux des élèves des maisons d'éducation, 4.740.000 francs. »

« Chap. 5. — Remboursement par les dames et certains agents du personnel subalterne des maisons d'éducation des frais de nourriture, 5.297.457 francs. »

« Chap. 6. — Produits à consommer en nature dans les maisons d'éducation, 1.700.000 francs. »

« Chap. 7. — Produits divers, 1.200.000 francs. »

« Chap. 8. — Produits des brevets de nomination et de promotion. — Droits de chancellerie pour port de décorations étrangères et de décorations coloniales, 6.462.000 francs. »

« Chap. 9. — Supplément à la dotation. 102.351.400 francs. »

« Chap. 10. — Remboursement par les membres de la Légion d'honneur et par les médaillés militaires du prix de leurs décorations, 6.920.000 francs. »

« Chap. 11. — Produits des rentes avec affectation spéciale (legs et donations). 100.600 francs. »

« Chap. 12. — Fonds de concours pour les dépenses de la Légion d'honneur. » — (Mémoire.)

Ordre de la Libération.

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen du budget de l'ordre de la Libération.

Personne ne demande la parole ?

Je donne lecture des chapitres de l'état B.

DEPENSES

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du chancelier et du personnel titulaire, 599.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 101. — Salaires du personnel auxiliaire, 228.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Indemnités diverses, 161.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Indemnités de résidence, 110.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Supplément familial de traitement, 18.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 300. — Matériel, 1.586.000 francs » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales, 103.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 401. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de sécurité sociale. » — (Mémoire.)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Secours aux compagnons de la Libération et aux médaillés de la Résistance et œuvres sociales, 2 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 601. — Emploi de fonds provenant de legs et de donations. » — (Mémoire.)

RECETTES

« Chap. 1er. — Produits de legs et donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 2. — Fonds de concours pour les dépenses de l'ordre. » — (Mémoire.)

« Chap. 3. — Subention du budget général, 4.805.000 francs. »

Travaux publics et transports.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du budget du ministère des travaux publics et des transports.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des ministres des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister:

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

M. Artaud-Macari, chef de cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Orand, chargé de mission au cabinet du ministre.

M. Ingrand, commissaire général au tourisme.

M. Dorges, secrétaire général aux travaux publics.

M. Renaud (Bernard), directeur du personnel de la comptabilité et de l'administration générale

M. Peltier, directeur des voies navigables et des ports maritimes.

M. Rumpler, directeur des routes.

M. Courau, directeur des affaires économiques et du matériel naval.

Ricaume, administrateur civil de 1re classe au secrétariat général de la marine marchande;

Guillerand, chef du service de l'administration générale et du personnel au secrétariat général de l'aviation civile et commerciale;

Michaud, contrôleur général de l'aéronautique;

Girardot, directeur de la navigation aérienne;

Thouvenot, directeur des transports aériens;

Gibrin, chef du service de l'aviation légère et sportive;

Terrel, chargé de mission au cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme;

Besnard, chef de service adjoint au directeur général des chemins de fer;

Anduze Faris, secrétaire général de la marine marchande;

Roullier, sous-directeur au secrétariat général à la marine marchande;

Le Hénaff, chef adjoint du cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme;

Ellia, sous-directeur au commissariat général au tourisme;

Cottard, ingénieur en chef des ponts et chaussées, adjoint au directeur des voies navigables et des ports maritimes;

Duplessy, sous-directeur à l'administration centrale du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;

Pascal, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

MM. Sergent, inspecteur des finances, chargé de mission à la direction du trésor;

Autissier, sous-directeur à la direction du Trésor;

Bauzou, administrateur civil à la direction du Trésor;

Rolland, chargé de mission à la direction du Trésor;

Boutteville, président du comité des activités de base;

Maillard, attaché au commissariat général du plan;

Granier, administrateur civil à la direction du budget;

Schwall, administrateur civil à la direction du budget;

Derrien, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Thomas, *rapporteur du budget des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, si on examine superficiellement le projet de budget des travaux publics et des transports qui vous est soumis, pour 1948, il apparaît en augmentation sur celui de l'année dernière d'environ 13 milliards.

En effet, en 1947, les crédits accordés ont été de 12.649.836.000 francs, et en 1948 les crédits proposés par votre commission des finances s'élèvent à 26.257.866.000 francs.

Mais, en réalité, cette augmentation ne correspond à rien de réel, car il s'agit de transferts de crédits.

En premier lieu, les crédits qui étaient inscrits au budget de reconstruction et d'équipement, au chapitre 800 du titre III, soit environ 4 milliards, ont été transférés au titre Ier, chapitre 346.

En second lieu, les dépenses relatives aux salaires des chefs cantonniers de la voirie départementale, qui ont été intégrés dans la voirie nationale à compter du 1er janvier 1948, figurent pour la première fois dans ce budget. Mais en contrepartie, nous trouverons en diminution, au budget de l'intérieur, la participation de l'Etat aux salaires des chefs cantonniers et cantonniers départementaux.

Enfin, les augmentations, ou plutôt les allocations complémentaires de traitement qui figuraient en 1947 dans un crédit global inscrit au budget des finances, ont été, cette année, comme il convient depuis le reclassement des fonctionnaires, inscrites dans les divers budgets de dépenses.

En somme, si l'on tient compte de ces diverses données, de ces transferts de crédits, il reste que le budget des travaux publics de 1948 accuse en gros une augmentation de 4 milliards sur le budget de l'année dernière, ce qui correspond à peine aux rajustements nécessaires en raison de la hausse des prix.

Les crédits consacrés aux travaux, en particulier à la voirie routière, aux ponts, aux ports, restent donc insuffisants, comme nous l'avions déjà constaté l'année dernière.

Nous concevons fort bien que nous ne pouvons faire que la politique de nos moyens, que quel que soit notre désir d'entreprendre les travaux les plus nécessaires, les difficultés financières nous obligent parfois à les restreindre. Mais après avoir regretté cette insuffisance de crédits que nous sommes obligés de constater, la commission des finances se permet néanmoins de faire quelques observations.

Tout d'abord, elle demande que ne soient point engagés des travaux quand les crédits de payement sont insuffisants, ceci afin d'éviter des retards que nous constatons très souvent dans les payements, ce qui a pour conséquence de mettre certains entrepreneurs dans des difficultés inextricables. On nous a signalé que certains avaient même été sur le point d'être déclarés en faillite parce que l'Etat ne payait pas les sommes qui leur étaient dues.

Ceci entraîne d'ailleurs, pour les adjudications, des conséquences fâcheuses, les entrepreneurs ayant tendance à augmenter les prix en raison justement de cette mauvaise habitude prise par l'Etat de payer avec des retards très importants.

D'un autre côté la commission des finances signale à M. le ministre des travaux publics et des transports qu'il est regrettable que des travaux commencés soient arrêtés alors que parfois d'ailleurs, sur d'autres points du territoires ou sur d'autres routes, d'autres travaux sont amorcés.

Il en résulte que des travaux commencés et non finis peuvent être détériorés par les intempéries: On conçoit qu'une route empierrée, qui n'a pas été goudronnée et qui reste pendant quelques années en cet état, est dégradée bien plus rapidement que si le goudronnage avait été fait immédiatement.

D'autre part, il arrive qu'on exécute des travaux de déviation sur certaines routes nationales, qu'on redresse certaines courbes. Nous applaudissons tous à ces travaux qui permettent une plus grande facilité de circulation. Mais, quand des travaux entrepris depuis deux et trois ans sont arrêtés, la circulation est non seulement stoppée par ces travaux ou rendue plus difficile, mais parfois même extrêmement dangereuse. Je pourrais citer des exemples, mais je veux être bref.

Nous demandons donc que les travaux commencés soient terminés avant qu'on en engage d'autres ailleurs.

Nous constatons au passage qu'au chapitre 121-2 sont inscrits les crédits nécessaires pour les salaires et indemnités des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées qui, jusqu'alors — nous l'avions critiqué dans notre dernier rapport — étaient payés sur les crédits de travaux. Nous sommes très heureux que l'on ait fait cette distinction.

Nous demandons maintenant que le statut de ces ouvriers, que le Gouvernement, je crois, a déjà préparé, soit mis au point et déposé le plus rapidement possible.

Il me reste à faire deux remarques particulières. L'une qui concerne les indemnités de vivres en mer, objet du chapitre 306 du budget des travaux publics. L'année dernière, votre commission avait signalé l'insuffisance de ces indemnités de vivres en mer allouées aux maîtres et gardiens de phares, aux équipages des bateaux-feux, indemnités qui étaient jusqu'au début de 1948, c'est-à-dire au moment où nous avons rapporté le budget de 1947, de 8 et 9 francs par jour.

Il s'agit de maîtres et de gardiens de phares qui, pendant plusieurs semaines, sont éloignés de leur foyer, qui doivent par conséquent emporter des vivres de conserves; 8 ou 9 francs par jour, c'est une indemnité vraiment dérisoire.

Nous l'avions signalé l'année dernière et je suis très heureux de remercier M. le ministre des travaux publics d'avoir pensé à augmenter ces indemnités qui sont portées maintenant à une somme variant entre 18 et 25 francs.

Mais, encore que nous soyons heureux de cette augmentation, je me permets d'indiquer qu'elle ne correspond vraiment pas au coût de la vie. Il s'agit d'un nombre minime, quelques dizaines d'ouvriers, qui, certes, sont syndiqués, mais qui n'ont guère la possibilité de protester, à qui d'ailleurs leur conscience professionnelle interdit de faire une grève qui pourrait mettre en danger la navigation maritime.

Mais parce qu'ils ne font pas grève, parce qu'ils ne peuvent pas imposer leur point de vue, je crois qu'ils n'en méritent pas moins notre attention, et au nom de la commission des finances je prie M. le ministre des travaux publics de s'intéresser à cette question et d'augmenter d'une façon vraiment substantielle et suffisante ces indemnités.

Ma deuxième remarque concerne le chapitre affecté à la subvention à la S. N. C. F., qui est inscrité pour mémoire au budget.

Les explications que j'ai demandées et qui m'ont été fournies semblent indiquer qu'il est difficile de fixer en cours d'exercice le déficit exact de la S. N. C. F. par conséquent, ce n'est qu'à l'exercice clos que, connaissant le déficit, ou pourrait l'inscrire. Mais, enfin, il apparaît, d'ores et déjà, que ce déficit serait de l'ordre de 3.200 millions. Il est toujours possible, dans un budget, d'inscrire une somme provisionnelle. Nous ne comprenons donc pas pour quelle raison, alors que le déficit est certain, tout en étant minime par rapport à l'exploitation de la S. N. C. F., il ne fait pas l'objet d'un crédit provisionnel dans le budget.

Sous la réserve de ces observations, votre commission des finances vous propose d'accepter les chiffres qui vous sont soumis dans le rapport que vous avez entre les mains, se réservant d'intervenir sur quelques chapitres où elle a proposé des réductions d'ailleurs minimes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Berthelot.

M. Jean-Marie Berthelot. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, mes chers collègues, m'étant quelque peu spécialisé dans la voirie routière — je suis rapporteur d'un budget routier départemental depuis plus d'un quart de siècle —

Je suis souvent à la recherche de cailloux, ce qui me vaut les aimables taquineries de plusieurs de mes collègues.

Je n'interviendrai pas pour vous entretenir de l'état des routes de l'Oise, car notre sévère censeur, mon ami Paumelle, me rappellerait à l'ordre pour me dire que l'enceinte du Conseil de la République n'est pas une enceinte de conseil général et que nous devons nous pencher sur les problèmes nationaux.

Nous discutons, en ce moment, le budget du ministère national des travaux publics. Je reste bien dans le sujet et c'est sur ce budget que je désirerais formuler quelques observations sur la voirie routière nationale.

Deux opuscules fort intéressants, édités par l'Union routière de France, nous ont été envoyés. Ils contiennent les brillants exposés de M. Rumpler, directeur des routes au ministère, et de M. Boutet, vice-président du conseil national des ponts et chaussées. Ces éminentes personnalités nous signalent la grande détresse de notre voirie, dont la vétusté s'accroît de jour en jour.

Et pourtant, nous disent-ils, la France était, à la veille de la dernière guerre, le pays des belles routes. Notre voirie routière nationale, longue de 80.000 kilomètres, était, en effet, en fort bon état. Nos ingénieurs nous avaient dotés d'une route de bonne qualité, assurant à la fois la facilité et la sécurité des transports. On avait préféré la route large à la route étroite, la route rectiligne à la route tortueuse, la chaussée quelque peu rugueuse à la route trop glissante, génératrice d'accidents, la route plate à la route bombée, etc. On avait relevé les virages, créé des déviations, adouci les dos d'âne, aménagé certains carrefours et on avait doté la route d'une bonne signalisation.

Les accidents, qui accusaient néanmoins 8.000 morts et 60.000 blessés par an, étaient certainement en régression.

L'usager utilisant la route gagnait du temps, il diminuait sa fatigue et il économisait du carburant.

Toutes ces améliorations nous restent, fort heureusement, et nos ingénieurs caressaient l'idée de doter la région parisienne d'un doublement de chaussées d'environ 500 kilomètres séparées par un terre-plein pour établir des circulations à sens unique qui deviendront une nécessité quand le trafic routier s'intensifiera.

Mais pendant les longues années de l'occupation la route ne put être entretenue, l'occupant ne permettant pas les transports de matériaux, se réservant les voies ferrées pour le transport de ses combattants.

A la libération, il échut à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées la tâche formidable de panser les plaies béantes ouvertes tant par les combats que par le manque d'entretien.

Il n'est peut-être pas inutile de remarquer que notre magnifique réseau routier de 1939 était néanmoins inférieur en consistance au réseau routier anglais, par exemple. Car, à l'apparition de l'automobile, en 1900, la riche Angleterre se permit le luxe de construire des chaussées en tarmacadan, matériau dans lequel le caillou est enrobé dans le goudron avant d'être déposé sur la chaussée, ce qui donne une consistance plus grande à la chaussée.

A cette époque, la France, moins riche, se contenta d'étendre les couches de goudron ou de bitume sur ses chaussées, procédé moins cher, mais moins résistant. Néanmoins, à la libération, nos ingénieurs s'assignèrent un plan rénovateur de quatre ans pour nos chaussées et de six ans pour nos ponts.

Hélas! ce plan est en retard. Il a été annihilé par deux feux convergents alternatifs.

La pénurie des matériaux, de macadam, de goudron, de bitume sévit jusqu'en 1947.

A la fin de 1947, il y eut la hausse des prix, hausse de 80 p. 100. La tonne de goudron, que j'ai connue à 5.000 francs à la libération, monta à 15.000 francs, le mètre carré goudronné passa de 30 francs à 80 francs, les matériaux augmentèrent.

Les carrières de Saint-Ouen-de-Mimbré, dans la Sarthe, vendent leur macadam 510 francs la tonne; il arrivera à près de 2 francs le kilo quand on voudra recharger une route dans l'Oise.

Le budget routier que l'on nous propose au chapitre 346 n'est que le budget reconduit de l'année dernière. Avec 10 milliards on fera en 1948 la moitié des travaux qu'on aurait pu faire en 1947. Ce budget n'est, hélas! qu'un véritable budget de régression. Encore quelques exercices comme celui de 1948 et la vétusté de nos routes se transformerait en désastre.

Nos chaussées ont un pressant besoin de recevoir une nouvelle couche de goudron, car l'eau s'infiltre dans la chaussée. Un goudronnage d'un kilomètre à 80 francs le mètre carré occasionnera une dépense de 400.000 francs au kilomètre, mais elle évitera un rechargement qui atteint 1.500.000 francs.

Il ne faut pas non plus que le programme de réfection des ponts, qui est un programme de six ans, subisse de nouveaux retards. Les ponts provisoires ne dureront que pendant six ans et il faudra alors les renouveler. Les crues de la Moselle, qui ont emporté 150 ponts provisoires et ont aggravé le désastre, sont un sérieux avertissement.

Si la route se meurt, monsieur le ministre, c'est la vie économique du pays qui est en danger — je n'ai pas la prétention de prêcher un convaincu — c'est le tourisme, florissant cette année, qui ne sera peut-être qu'un feu de paille, car ce tourisme, sans doute, retournerait ensuite en Suisse ou en Italie si nous ne disposons pas de bonnes routes. C'est 60 milliards qui fuiront la France.

Je n'allongerai pas cet important débat; je terminerai en citant *in extenso* la dernière phrase d'un intéressant article paru le 15 juillet dernier dans *La Journée du bâtiment*, sous le titre « La grande pitié de la route »:

« Les deux ou trois prochaines années seront décisives. Ou bien l'on continuera les errements actuels, et alors nos routes ruinées engloutiront pendant une durée imprévisible des sommes bien supérieures à celles qui eussent suffi en temps utile, ou l'on prendra dès maintenant les résolutions qui s'imposent en vue de l'effort décisif encore à faire.

« L'administration des travaux publics n'a cessé de donner le cri d'alarme et de réclamer les moyens financiers indispensables pour refaire nos routes. Au ministre des finances, aux assemblées souveraines de lui faire confiance. »

Sur les routes, toute dépense est productive, toute économie est ruineuse. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Alcide Benoit.

M. Alcide Benoit. Mesdames, messieurs, je voudrais apporter quelques observations à l'occasion de la discussion générale sur le budget qui nous est soumis.

Tout d'abord, je ne reviendrai pas sur l'effort considérable de reconstruction fourni par le personnel des chemins de fer depuis la libération. Les ministres successifs ont rendu hommage au courage, au dévouement des travailleurs du rail. Laissez-moi vous dire que ceux-ci, s'ils sont sensibles aux compliments, préféreraient de meilleures conditions de rémunération.

Lors du débat sur ce budget à l'Assemblée nationale, M. le ministre a présenté la situation des cheminots sous un jour assez favorable. En effet, leurs salaires ont été relevés comme ceux des travailleurs des autres industries. Mais il n'en est pas moins vrai que leur pouvoir d'achat est de 60 p. 100 inférieur à celui de 1938, alors que les recettes de la Société nationale des chemins de fer français sont supérieures de 52 p. 100 à celles de la même période.

Vous avez dit, monsieur le ministre, lors de la discussion à l'Assemblée nationale, que les cheminots ont bénéficié récemment d'un reclassement général.

En réalité, celui-ci a porté sur 287.000 agents. Des catégories importantes n'ont pas obtenu satisfaction: les agents de train, les facteurs, les commis, les expéditionnaires, les distributeurs de magasin, etc., soit environ 100.000 unités.

Vous avez reconnu que ce reclassement comportait des imperfections et qu'il y serait remédié dans les mois à venir. A mon avis c'est trop long et vous serez bien avisé, monsieur le ministre, de régulariser au plus tôt la situation de tous ceux qui, jusqu'ici, sont restés en dehors du bénéfice de ces mesures de justice et d'équité.

Vous avez dit que ce reclassement avait été effectué en accord avec les organisations syndicales. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que vous avez présenté la question d'une façon assez particulière.

Il est évident que les organisations syndicales ont été d'accord sur ce qui a été réalisé. Mais par contre, vous n'avez pas cru devoir donner satisfaction à l'ensemble des demandes formulées par la fédération nationale des cheminots de la C. G. T. et qui tendaient à accorder le reclassement aux catégories que je viens d'énumérer.

D'ailleurs, s'il y avait eu accord comme vous semblez l'indiquer, la fédération nationale C. G. T. ne vous aurait pas demandé d'appliquer le reclassement aux catégories qui, encore aujourd'hui, sont défavorisées.

Je voudrais, monsieur le ministre, vous énumérer très rapidement les revendications principales des cheminots, ce qui permettra à nos collègues de juger objectivement.

Ils demandent, en plus du reclassement, que le salaire mensuel de l'agent débutant (coefficient 100) soit porté à 9.000 francs, plus l'indemnité de 1.734 francs, et l'indemnité de résidence actuelle; l'adaptation automatique des salaires au coût de la vie; la revision des zones de salaires qui doit avoir une incidence sous la forme de l'augmentation des indemnités de résidence; la réintégration des révoqués.

A ce sujet, vous avez indiqué à l'Assemblée nationale que vous aviez proposé au directeur de la Société nationale des chemins de fer français une mesure de clémence à l'égard de ceux qui avaient été des résistants.

Or, monsieur le ministre, je connais parmi les 160 révoqués, c'est-à-dire les 70 agents du cadre permanent et les 30 auxiliaires des résistants qui ont, à leur actif, de nombreuses actions contre l'occupant.

Ils ne sont pas réintégrés actuellement, et votre déclaration datait du 21 juin.

Les cheminots demandent le respect du droit de grève inscrit dans la Constitution, car bien des incidents se sont produits à la suite de pressions exercées par certains cadres et techniciens envers les agents, lors des derniers mouvements de grève. Ce n'est pas avec des sanctions que vous solutionnerez les revendications des travailleurs.

Les cheminots s'étonnent, à juste titre, que les projets grandioses de construction de logements sous l'égide de la Société nationale des chemins de fer français, soient mis en sommeil, faute de crédits, paraît-il. Monsieur le ministre, vous n'êtes pas seul responsable; mais nous vous demandons ce qu'attend le Gouvernement pour mettre les crédits nécessaires à la disposition de la construction de logements.

Je ne citerai qu'un exemple: à Epernay, il avait été prévu la construction de cinquante logements.

On a d'abord réduit ce chiffre à huit, puis, au début de cette année, on a annulé les crédits.

Prélevez sur les superbénéfices des sociétés capitalistes les crédits qui sont nécessaires.

Il est possible de le faire; mais il faut le vouloir, et construire des logements, c'est une opération rentable.

Il vaut mieux construire de nombreux logements que d'être contraint de construire de nombreux sanatoria. On en construit actuellement, et il est bien pénible de voir des familles nombreuses enfermées dans les logements trop exigus et insalubres.

En ce qui concerne les congés et la diminution de l'effectif du personnel de la Société nationale des chemins de fer français, vous avez fait des déclarations qui ne nous ont pas convaincus.

Vous avez évoqué la loi, supprimant 150.000 emplois de fonctionnaires, qui vous fait obligation de réduire l'effectif des agents de la Société nationale des chemins de fer français de 10.000 unités. Cette loi — soit dit en passant que nous, communistes, n'avons pas votée — car s'il y a des réductions d'emplois à effectuer, il faut les faire en procédant à la réorganisation des services et surtout en s'attachant à supprimer les postes improductifs et inutiles, d'autant plus paperassiers.

Vous savez, monsieur le ministre, qu'il y a actuellement 40.000 cheminots de moins qu'en 19[illegible], alors que le trafic est supérieur de 25 p. 100 et que le parc du matériel est inférieur environ de 30 p. 100 à celui de cette époque.

Il y a manque de main-d'œuvre dans les triages, dans les dépôts et, de ce fait, toutes les mesures de sécurité ne sont pas observées.

Vous continuez à fermer les lignes de chemin de fer, ou à supprimer des trains de voyageurs omnibus, sous prétexte qu'ils ne sont pas rentables.

A ce sujet, je dois dire que la Société nationale des chemins de fer français se refuse à créer des haltes nouvelles qui permettraient d'absorber un plus grand nombre de voyageurs, ou bien elle impose aux communes intéressées des conditions draconiennes au point de vue financier que celles-ci ne peuvent supporter.

On assiste ainsi à la création de services routiers parallèles aux lignes de chemins de fer dont les inconvénients pour les voyageurs sont multiples: manque d'abris, insuffisance des places aux jours d'affluence, etc.

A ce sujet particulier, monsieur le ministre, mes collègues de l'Aisne, des Ardennes, et moi-même pour la Marne, nous avons déposé une proposition de résolution ayant pour but d'abroger votre arrêté du 22 avril 1948, qui tend à supprimer les trains omnibus de voyageurs sur les lignes Charleville - Hirson, Amagne-Sainte-Menehould, Charleville-Reims, Sedan-Verdun.

Nous savons que votre arrêté n'est pas encore appliqué. C'est pourquoi nous vous demandons le maintien du *statu quo*.

Je ne veux pas provoquer un débat sur la coordination du rail et de la route à l'occasion du vote du budget, mais, cependant, j'insiste pour qu'aucune suppression de ligne de trains de voyageurs omnibus ne soit faite sans une étude approfondie et sans l'accord préalable du conseil supérieur des transports.

La coordination ne peut se concevoir sans la mise en service de nombreux autorails légers; et je m'étonne que le Gouvernement ne veuille pas mettre en fabrication le modèle du type S. N. C., mis au point par les techniciens de la Société nationale des chemins de fer français, et qu'il s'en tienne à des prototypes.

La coordination doit servir les intérêts des seuls usagers et non des intérêts particuliers.

Je terminerai, monsieur le ministre, en attirant votre attention sur la situation extrêmement difficile des cheminots retraités, dont 95 p. 100 sont obligés de continuer à travailler à l'extérieur pour subvenir à leurs besoins les plus élémentaires. Les multiples dévaluations depuis la guerre de 1914-1918 se sont répercutées sur les retraites, lesquelles ne furent jamais rajustées aux taux des traitements en vigueur.

C'est pourquoi ils demandent la péréquation automatique, c'est-à-dire le calcul de la retraite sur le traitement des six derniers mois ou des six mois les plus favorables de la carrière, ainsi que la revision automatique des dossiers de pension à chaque augmentation de traitement des agents en service.

Les cheminots des réseaux secondaires demandent que leur situation soit améliorée sur les mêmes bases que celles établies pour les agents de la Société nationale des chemins de fer français.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir faire connaître votre point de vue sur la solution de ces questions dont le règlement est déterminant pour le développement de l'économie nationale. (*Applaudissements sur plusieurs bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Duhourquet.

M. Duhourquet. Mesdames, messieurs, les crédits qui sont proposés à notre approbation s'élèvent, pour les travaux publics et les transports, à la somme de 26.257.438.000 francs.

Si nous considérons que ce chiffre ne peut pas être comparé au budget précédent, dans ce sens que maintenant les charges afférentes à la remise en état du réseau routier qui figuraient autrefois dans le budget extraordinaire se trouvent regroupées avec les travaux d'entretien et de réparation des routes et des ponts, que, d'autre part, le budget des travaux publics a pris en charge, du fait de la loi du 8 août 1947, l'intégration dans le cadre des ponts et chaussées des cantonniers de la voirie départementale, si nous ne perdons pas de vue, enfin, les différentes hausses subies par les matériaux depuis l'année dernière, en constatant que les crédits de travaux sont reconduits sans modification sensible, nous avons quelque raison de craindre qu'ils ne permettent pas de maintenir le rythme des travaux des années précédentes.

Et cependant, au moment même où se déroulait cette discussion à l'Assemblée nationale, une catastrophe regrettable y fut évoquée due à une crue de l'Isère qui ravagea la région du Dauphiné.

Cette catastrophe, qui n'était qu'une répétition de celles de 1914 et de 1928, posait avec acuité la question de l'aménagement de nos cours d'eaux. M. le ministre, d'ailleurs, exprimait ses regrets de ne pouvoir engager de tels travaux avec les crédits dont il disposait.

Il nous faudrait, d'autre part, doter notre pays d'un réseau routier qui soit digne de lui, mais comment y parviendrez-vous si l'insuffisance des crédits ne vous permet pas d'envisager les réalisations nécessaires et si, au contraire, vous procédez à des vacances d'emplois parmi le personnel des ponts et chaussées.

Il est certain qu'il nous faudrait un cadre d'agents en nombre suffisant, connaissant et aimant son métier.

Mais encore faudrait-il l'encourager en le payant décemment.

Je voudrais également attirer votre attention sur une autre question. La Société nationale des chemins de fer français est le service public où les plus grandes compressions d'effectifs ont eu lieu.

Déjà, la Société nationale des chemins de fer français refuse la réadmission des jeunes auxiliaires libérés du service militaire, sous prétexte qu'ils n'étaient pas confirmés avant leur départ.

On supprime des lignes de chemins de fer sous prétexte qu'elles ne sont pas rentables, mais on n'arrête très souvent que le trafic voyageurs en laissant subsister le trafic marchandises, ce qui ne s'explique pas très bien.

La fédération nationale des cheminots (C. G. T.), qui groupe de loin l'immense majorité du personnel, pose nettement la question:

« S'agit-il d'une politique tendant à remettre ce secteur nationalisé entre les mains des banquiers et des industriels ?

« S'agit-il de faire de ce patrimoine français une garantie pour les emprunts étrangers, ou bien même de le faire passer aux mains des trusts américains ? »

Le chemin de fer est un outil national que nous entendons défendre.

Mais, là aussi, faut-il encore encourager ce corps d'élite en faisant droit à ses justes revendications.

Telles sont les observations que je voulais formuler à l'occasion de la discussion de ce budget.

En résumé, il nous apparaît que c'est seulement une autre politique qui pourrait donner d'autres résultats, une politique de progrès social, inspirée de l'intérêt national. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Nous abordons l'examen des crédits figurant à l'état A.

I. — Travaux publics et transports.

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du ministre et du personnel titulaire de l'administration centrale, 57.154.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Christian Pineau, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demanderai au Conseil de la République de bien vouloir me rendre les 150.000 francs que, sans doute par suite d'une erreur, la commission des finances a supprimés sur le crédit du personnel.

Il s'agit d'indemnités à cinq chefs de section, alors que d'après mes effectifs, je pourrais demander une indemnité pous six chefs de section.

Le ministère des finances est d'accord, et je ne vois pas de raison majeure pour que cette suppression m'ait été infligée. Je demande donc à M. le rapporteur général de me rendre cette somme.

M. le président. La parole est à M. le le rapporteur général.

M. Alain Poher, *rapporteur général de la commission des finances.* M. le ministre oublie peut-être qu'il fut président de la commission des finances de l'Assemblée nationale car, l'an dernier, tous les crédits de chefs de section ont déjà été supprimés par le Conseil de la République ; et cette suppression confirmée par l'Assemblée nationale elle-même.

En effet, il était contraire à un certain décret, dont je ne me rappelle plus la date, de nommer des chefs de section avant 1961.

La fonction publique et le ministère des finances ont approuvé finalement la position des deux commissions des finances et des deux Assemblées, c'est à dire du Parlement tout entier. Or, c'est seulement dans quelques ministères que nous retrouvons cette année des crédits pour ces chefs de section. La plupart des ministères se sont inclinés.

Monsieur le ministre, nous savons bien que des nominations sont intervenues entre temps et nous n'avons nullement l'intention de faire subir un préjudice quelconque aux fonctionnaires qui ont fait l'objet de ces nominations un peu irrégulières.

Aussi bien, nous avons admis que pour les fonctionnaires déjà nommés une indemnité compensatrice de maintien de situation pourrait leur être attribuée, mais en accord avec M. le secrétaire d'Etat à la fonction publique et avec M. le ministre du budget nous avons entendu, en 1948, garder exactement la même position que l'an dernier.

C'est pourquoi nous avons appliqué cette disposition à tous les ministères, en particulier aux ministères militaires, et dans tous les budgets nous avons fait disparaître ces crédits.

Malheureusement, d'ailleurs, le grade de chef de section n'a même plus beaucoup d'intérêt, étant donné que ce chef de section, d'après le reclassement, va se trouver au même point que le secrétaire d'administration ou les fameux contrôleurs qui ont créés récemment, aussi bien dans les P. T. T. que dans d'autres administrations, ce qui fait, monsieur le ministre, que c'est pour nous, aujourd'hui, une simple question de principe de vouloir confirmer la décision du Parlement de l'an dernier.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis obligé de répondre à M. le rapporteur général en lui apportant des textes, d'abord celui du décret du 9 octobre 1945 qui stipule, dans son article 21, que « les titulaires de ces emplois pourront recevoir le grade de chef de section » et, dans son article 29, que « les agents titulaires possédant l'un des diplômes exigés pour le concours de commis et ayant exercé pendant quatre ans au moins des fonctions de chef de groupe ou des fonctions au moins équivalentes dans une administration centrale » — ce qui est le cas des intéressés — « pourront être intégrés dans le corps des secrétaires d'administration ».

Enfin, l'article 32 de ce même décret modifié par le décret du 22 mai 1946 indique que « les bénéficiaires des articles 29 et 30 ci-dessus seront nommés dans le corps des secrétaires d'administration à l'échelon correspondant de leur traitement dans leur ancien cadre ou, à défaut, à l'échelon immédiatement supérieur, avec une ancienneté de services égale au nombre d'années exigé des secrétaires d'administration pour parvenir à cet échelon par avancement au minimum d'ancienneté dans ce corps ».

Donc, ces agents ont plus de quinze ans de services, et non pas moins de quinze ans, comme le disait tout à l'heure M. le rapporteur général.

Par conséquent, ce crédit est absolument régulier et conforme aux textes. On ne peut léser arbitrairement cinq agents qui ne le méritent point.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, cette affaire ne vise pas spécialement le ministère des travaux publics et des transports. Quand nous disons quinze ans de services, en tant que secrétaire d'administration, aux termes du texte primitif, cela signifie que les chefs de section devaient avoir été nommés secrétaires d'administration et avoir exercé pendant quinze ans leur emploi.

Cela ne veut pas dire que, par la suite, on pourrait intégrer des fonctionnaires ayant exercé d'autres fonctions, par exemple celles de commis ou de chefs de groupe.

C'est pour cette raison que le Parlement, l'an dernier, avait pris la position que vous n'admettez plus. Ceci est tellement vrai qu'il ne reste plus, cette année, que cinq ou six administrations centrales ou services qui ont maintenu les crédits pour les chefs de section ; les autres administrations, plus obéissantes, ont obéi au Parlement et la plupart des crédits ont été supprimés.

Cette décision, le Parlement ne l'a pas prise à la légère, mais après avoir discuté de la question avec M. le secrétaire d'Etat à la fonction publique, qui a reconnu le bien-fondé des observations qui avaient été faites.

Dans ces conditions, ce n'est pas à l'occasion de ce chapitre 100 que l'on peut évoquer la question étant donné que l'an dernier elle a fait l'objet d'un vote public et sur lequel tout le monde était d'accord.

Je répète que cette disposition ne vise pas les agents déjà nommés qui auront, bien entendu, des indemnités compensatrices ; mais elle tend à faire observer les textes intervenus au moment de la réforme de la fonction publique. Et nous insistons tout particulièrement en vous demandant de ne pas faire reprendre ce crédit pour votre seule administration étant donné que dans tous les budgets qui ont été votés jusqu'à maintenant les crédits de cet ordre ont été supprimés.

M. le ministre. Je suis désolé de ne pas pouvoir accepter la thèse de M. le rapporteur général et je lui répondrai alors par un autre texte qui est l'article 31 du décret que j'ai cité tout à l'heure et qui est ainsi conçu :

« Des décrets pris sur la proposition du ministre intéressé détermineront les conditions dans lesquelles les emplois comportant l'exercice d'une certaine autorité pourront être confiés à des secrétaires d'administration ayant le grade de secrétaires principaux.

« Les titulaires de ces emplois pourront recevoir le grade de chef de section. »

Dans l'état actuel des textes il y a des droits créés en faveur de ce personnel. Je comprends très bien que dans une loi de finances on veuille modifier certains grades de l'administration, mais, par une simple suppression de crédits, faire disparaître des droits qui étaient acquis par des textes réglementaires est une opération qui semble impossible.

En l'espèce, il s'agit d'agents qui sont nommés au choix. Je vous dis tout de suite, monsieur le rapporteur général, que s'il s'agissait d'agents nommés à l'ancienneté ceux-ci pourraient parfaitement exercer un recours devant le conseil d'Etat et seraient sûrs de le gagner.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?...

M. le rapporteur général. En conclusion, monsieur le président, la commission maintient son point de vue en ajoutant qu'il a été bien entendu dans le texte initial qu'il fallait quinze ans d'ancienneté dans le grade de secrétaire d'administration et que M. le secrétaire d'Etat à la fonction publique a reconnu parfaitement correcte la position des commissions des finances du Conseil de la République et de l'Assemblée nationale.

M. le ministre. Ce n'était pas du tout la même position !

M. le président. Monsieur le ministre, maintenez-vous votre demande de rétablissement de crédit ?

M. le ministre. Absolument, monsieur le président !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 100, au chiffre de 57.154.000 francs, proposé par la commission, repoussé par le Gouvernement.

(*Le chapitre 100, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 101. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités, 14 millions 661.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Traitements du personnel des cadres complémentaires de l'administration centrale, 3.418.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1022. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 1.462.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 10.769.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 6.270.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 106. — Ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 185.691.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 107. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat. — Traitements et indemnités, 351.105.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 108. — Adjoints techniques des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 118.237.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 109. — Commis des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 44.779.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 110. — Agents de bureaux des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 17.911.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 111. — Traitements des agents des cadres complémentaires du service des ponts et chaussées, 110.331.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1112. — Salaires des employés de bureau contractuels du service des ponts et chaussées, 54.560.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 112. — Rémunération du personnel contractuel du service des ponts et chaussées, 22.551.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 113. — Salaires du personnel auxiliaire des services des ponts et chaussées, 356.237.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 114. — Personnel non spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et indemnités, 11.985.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 115. — Personnel spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et salaires, 50.137.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 116. — Organismes centraux de transports. — Dépenses de personnel. » — (Mémoire.)

« Chap. 117. — Primes de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées, 90.347.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 118. — Officiers et surveillants de port du service maritime. — Traitements, salaires et indemnités, 20.282.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 119. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Traitements et salaires, 26.174.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 120. — Personnel des phares et balises. — Traitements et salaires, 51.563.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 121. — Personnel de la navigation intérieure. — Traitements et salaires, 196.451.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1212. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées. — Salaires et indemnités, 567 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 122. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Salaires, 4.281.762.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1222. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Indemnités diverses, 640 millions 418.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 123. — Frais spéciaux d'assurances des ouvriers des services des ponts et chaussées en Alsace et en Lorraine, 6 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Bonifications des pensions des agents bénéficiaires de régimes particuliers de retraite, 225.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 152. — Musée permanent des travaux publics. — Dépenses de personnel, 276.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 153. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Traitements et salaires, 11.149.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 154. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 1.977.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 155. — Commissariat général au tourisme. — Traitements et indemnités du personnel titulaire, 9.120.000 francs. »

La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, dans le moment où la France recherche avec toutes les difficultés que chacun de nous connaît, tous les moyens d'augmenter les possibilités de la nation, je me demande si tout a été fait, en faveur d'une de nos industries nationales, le tourisme.

Certes, un certain nombre d'efforts ont été accomplis; certes, M. le ministre des travaux publics et des transports ici présent, a bien voulu nous donner un certain nombre d'apaisements et faire certaines promesses. Mais croit-on d'une façon générale que tout a été fait depuis la libération, en particulier pour restituer à notre pays l'ampleur et la grandeur de ce qui faisait de cette industrie, avant les hostilités, une des sources les plus importantes de la prospérité de la nation ?

Je rappelle qu'avant la guerre les ressources du tourisme étranger — car je ne veux parler à l'heure actuelle, que de celui-là — étaient suffisantes pour donner à la France tout le charbon qui lui manquait; et je crois que ce n'était pas une chose négligeable.

Aujourd'hui où en sommes-nous ? Il faut reconnaître que depuis la libération, non seulement le tourisme n'a pas rapporté ce qu'on pouvait attendre de lui, mais je crois même qu'en réalité, il a coûté à notre pays. Vous savez dans quelles conditions s'est faite la reprise des voyages à travers le monde, un monde désorganisé dans lequel les monnaies étaient devenues très différentes de ce qu'elles étaient avant la guerre, avec des difficultés considérables pour les transferts de capitaux tenant aux offices des changes qui essayaient de limiter, dans toute la mesure du possible, les possibilités d'exportations et entraînant, en contrepartie, un certain nombre de fraudes qui tendaient à passer outre aux difficultés qu'on essayait de dresser sur la route.

Si bien que, au lieu de rapporter beaucoup d'argent et de devises à notre pays, du fait des difficultés créées par les deux cours, le cours officiel et un autre cours qu'on appelait « noir » des dollars et des livres, les étrangers qui venaient en France avec des monnaies appréciées pouvaient les faire changer d'une façon irrégulière, mais d'une façon certaine — chacun d'entre vous en a eu la preuve — dans des conditions parfaitement différentes de celles qui étaient prévues par l'office des changes.

Celui qui avait des dollars, qui auraient dû lui être payés à 119 francs, trouvait auprès de certaines officines, la possibilité de les échanger à 350, 400 ou 450 francs. La différence entre le cours obtenu et le cours légal, c'était autant que le pays perdait; c'était autant de germes d'inflation.

Ajoutez que lorsque des touristes se déplacent en vertu de compensations privées, non seulement ils n'apportent pas de devises en France, mais ils boivent, mangent, se logent, dépensent de l'argent : c'est autant de signes monétaires qui sortent de la planche à billets, et c'est, en réalité de l'inflation pure et simple

J'ajoute qu'à l'heure présente, en contrepartie d'une nouvelle réglementation des changes, qui devait, en principe, s'opposer aux possibilités de fraudes, on rattrape très facilement les touristes étrangers en leur offrant généreusement 200 litres d'essence s'ils n'ont pas de voiture, et 500 litres s'ils en possèdent une La plupart d'entre eux s'ils n'ont pas de voiture, — ou s'ils sont arrivés en France avec une voiture, mais la laissent au garage, — trouvent, la possibilité de vendre leurs bons d'essence. Faites le compte: 500 litres vendus au marché noir permettent à ces étrangers de passer quinze jours de vacances, aux frais des Français.

Je ne crois pas que ce soit là une bonne organisation du tourisme : en tout cas, ce n'est pas une opération susceptible d'apporter beaucoup de devises à la France. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Il faudrait, à l'heure actuelle, faire un effort pour permettre à ce pays de trouver les possibilités de richesses qui lui sont offertes, parce que notre pays est toujours celui du bien-vivre, on peut même dire par comparaison avec les autres pays de l'Europe, que c'est le pays du bien-manger; c'est le pays ou l'on trouve les sites les plus beaux, le climat le plus agréable et où les étrangers viennent volontiers

Je dois dire qu'il serait coupable de notre part de ne pas tout faire pour rendre à la France cette industrie de première valeur.

Je sais bien que le public commet un certain nombre d'erreurs et que souvent il confond la question du tourisme étranger avec celle du tourisme intérieur qui relève plutôt, à mon sens, d'un certain côté, des lois sociales.

Il est nécessaire que le tourisme intérieur soit organisé, car il ne l'est pas non plus de façon suffisante malgré les efforts de M. le ministre. Il n'est pas normal que les ouvriers, qui, pendant l'été, ont quelques jours de vacances, n'aient pas les possibilités de transport et de séjour et toutes les facilités voulues. Tout cela doit être mis au point.

Mais tel n'est pas l'objet principal de mon intervention, qui vise surtout à l'organisation du tourisme étranger en France, générateur de devises. A-t-on fait tout ce qu'il convenait dans ce domaine ? La clientèle touristique étrangère, à destination de la France, a totalement changé. Je me souviens — car j'ai vécu et je vis encore sur la Côte d'Azur, pays qui connaît quelque peu ces questions de tourisme —

je me souviens, dis-je, avoir vu, dans mon enfance, les plus belles demeures appartenir à des princes russes. Vous trouverez encore à Cannes, au cap d'Antibes, au cap Martin les villas les plus somptueuses, dont on vous dira qu'elles appartenaient à tel grand-duc ou à telle grande-duchesse.

C'est une clientèle qui, actuellement, a totalement disparu.

M. Laffargue. Elle va maintenant à Yalta! (*Sourires.*)

M. le président de la commission des finances. Il est certain que nous n'avons plus à faire fond sur une clientèle de cet ordre.

Depuis 1920, les changements ont été considérables. Vous ne verrez plus les riches Anglais qui venaient occuper ces somptueux palaces construits aux environs de 1900 et qui, à ce moment-là, pouvaient se tirer d'affaire parce qu'ils avaient une clientèle riche dont la race a disparu.

Nous pouvons le déplorer; et ces Anglais doivent, sans doute, le déplorer encore plus que nous.

Ce qui est certain, c'est que nous ne retrouverons plus cette clientèle-là. Nous ne pouvons plus davantage compter sur la clientèle de l'Europe centrale qui envoyait en France un contingent extrêmement important.

Si nous voulons alimenter notre tourisme, nous devons donc nous tourner vers un marché extérieur différent.

Est-ce qu'on a tout fait pour parvenir à toucher ces clients nouveaux? Je n'en suis pas certain.

Est-ce que dans cette prospection l'on a employé les bonnes méthodes? Je n'en suis pas certain non plus.

Il m'a été indiqué que, dans nos bureaux touristiques en Suisse, où les syndicats d'initiative de la Côte d'Azur et de la côte basque avaient envoyé des affiches conseillant aux Suisses: « Venez donc passer quelque temps au bord de la mer! », un représentant du commissariat au tourisme qui est passé a dit: « Oh, mon Dieu, comme ces affiches sont petites! J'en ai de bien plus belles; mettez-les donc à la place de celles-ci! » Ces affiches étaient des réclames pour les sports d'hiver à Mégève!

On a ainsi supprimé en Suisse même toute la réclame qui devait attirer vers nos plages de la Méditerranée ou de l'Atlantique les touristes suisses, ce qui pouvait représenter un grand intérêt pour la France, et on l'a remplacée par des affiches les invitant à venir à Mégève ou à Chamonix ce qui, pour les Suisses, ne représente pas un intérêt primordial.

Il faudrait faire un effort d'imagination pour attirer chez nous les Scandinaves, les Hollandais. Des Belges viennent assez nombreux. Il faudrait attirer également des Suisses, des Anglais ou des Hollandais moyens qui pourraient faire le fond, très facilement, de notre clientèle touristique.

Ce serait une erreur de nous figurer que, dans l'état actuel du monde, le tourisme doit être réservé uniquement à ce que l'on appelait jadis une élite, aux gens très riches.

Au contraire, le moment est venu où il faudrait frapper l'imagination des Américains pour leur implanter dans l'esprit, au besoin par la méthode publicitaire qu'ils emploient eux-mêmes, cette idée que chaque Américain devrait venir une fois dans sa vie en France.

Je suis convaincu que cette publicité porterait. Si chaque Américain venait au moins une fois dans sa vie passer un mois en France, cela ferait deux millions d'Américains qui, tous les ans, viendraient en France. Cela ne serait pas négligeable pour notre pays. Même si ce n'étaient pas ceux qui se promènent à très grands frais dans de grandes voitures, je crois que nous y trouverions notre compte.

Au point de vue de la prospection, il y aurait beaucoup à faire. L'organisation du tourisme à l'étranger est laissée un peu aux trois grandes compagnies: Air-France, S. N. C. F. et la Transatlantique qui se trouvent occasionnellement avoir le bureau le mieux achalandé.

Est-ce que des regroupements ne doivent pas être faits? Est-ce qu'un effort ne doit pas être réalisé pour réorganiser tout cela? Est-ce qu'on ne doit pas associer à cette recherche tous ceux qui, en France, s'occupent de ces problèmes? Je crois qu'il y a un gros effort à fournir, mais un effort qui nous rapportera.

Monsieur le ministre, il faut également que vous obteniez, pour l'accueil en France, des facilités. Ce qui rebute ceux qui veulent venir dans notre pays — qui se dit pays de liberté — ce sont les difficultés inouïes, la bureaucratie qu'on est obligé de vaincre pour obtenir un passeport ou le moindre des papiers. (*Applaudissements.*)

M. Laffargue. Si vous me le permettez, j'appuierai vos observations en citant l'exemple de l'aménité de l'accueil aux postes-douaniers frontière, où l'on voit séjourner sous la pluie pendant des heures, devant ces postes, les voitures des étrangers qui désirent venir en France.

C'est quelque chose de remarquable!

Un conseiller à droite. Et la politesse!

M. le président de la commission des finances. Je vois que j'ai l'accord total du Conseil de la République, lorsque je dis qu'il y a un très gros effort à faire, en faveur des étrangers que nous appelons, qui viennent nous apporter leur argent. Il nous faut faciliter leur venue, par la suppression de formalités très anachroniques qui ne sauvegardent pas les intérêts de notre pays. Car le jour où les étrangers veulent passer en fraude quelque chose, ce n'est pas parce qu'on les aura malmenés et laissés sous la pluie qu'ils n'y parviendront pas.

On m'a affirmé que les étrangers trouvent à Paris même des bureaux clandestins très bien organisés. Ce sont des bureaux étrangers qui parviennent à leur fournir de l'argent et, par un circuit que vous connaissez bien, ils ne nous en reste absolument rien.

Il faut donner aux touristes étrangers le minimum de ce qu'ils demandent, de ce qu'ils ont le droit d'exiger d'un pays qui se dit de tourisme.

Pensez aux étrangers qui arrivent en France un samedi. Ils ne trouvent aucun bureau ouvert, aucune banque, par conséquent, ils ne peuvent avoir de tickets de pain, de lait, ils n'ont absolument rien! Ils sont obligés de vivre deux ou trois jours Dieu sait comme. On leur interdit de passer à la frontière certaines choses. S'ils arrivent un samedi, ils ne trouvent aucune banque ouverte et ne peuvent obtenir d'argent.

Ces gens auront ainsi de notre pays une conception qui, je crois, n'est pas exactement l'image que nous souhaitons présenter de la France aux étrangers.

M. le ministre. Tout cela est entièrement faux, monsieur le président de la commission! J'aurai l'occasion de vous le montrer tout à l'heure.

M. le président de la commission des finances. Vous nous le direz tout à l'heure, monsieur le ministre, car je serais très heureux de le faire savoir à mes concitoyens qui m'ont demandé d'en parler ici. J'espère que vous nous apporterez, sur ce point, des solutions.

Vraiment, je l'ai constaté encore lors de mon dernier voyage, on se plaint d'un certain nombre de difficultés qui sont faites aux étrangers, aussi bien, pour ce qui concerne la paperasse que pour le passage aux frontières et pour l'accueil en France.

Je crois également, monsieur le ministre, que vous devez vous occuper de l'organisation du séjour des étrangers en France. Vous devez voir les organisations hôtelières et touristiques pour leur donner les encouragements, les concours et aussi pour certains d'entre eux cette compréhension qui est absolument nécessaire.

Il ne faut pas que les étrangers aient l'impression, lorsqu'ils viennent en France, qu'ils sont reçus par des hôtels qui n'ont pas d'autre ambition que de « dénuder », si je puis dire, totalement le touriste et le laisser repartir ainsi nu et cru, alors qu'ils ont promis d'assurer leur séjour pour un certain prix.

Vous avez pu le constater vous-même dans les réclames. Les hôtels s'engagent à recevoir les clients moyennant une pension de tel prix. L'étranger qui arrive et qui se voit demander, en dehors de ce prix, toute une série de suppléments pour des petits services qu'il croyait compris dans l'ensemble de la pension, aura le sentiment, au bout de très peu de temps, qu'il s'est lancé dans une sorte de traquenard. Je crois que cela porte vraiment au tourisme français et à l'hôtellerie tout entière le plus grave préjudice.

Je vous demande aussi de vous intéresser à cette question.

Que vous vous occupiez des transports, c'est l'objet naturel, la mission de votre ministère. Je sais que vous faites, à cet égard, de très gros efforts. Mais je vous demande de réorganiser tout cet ensemble pour lui donner toute l'efficacité nécessaire.

Je vous le dis en terminant, je m'étonne que la France n'ait pas voulu concentrer, dans le moment où cette industrie est une des rares à avoir des possibilités, concentrer une série de moyens qu'elle pourrait très facilement obtenir.

Je m'explique.

Les hôtels, allez-vous me dire, ont été endommagés; il faudrait beaucoup d'argent pour leur reconstruction. Nous ne pouvons pas, au profit de cette reconstruction, distraire des sommes qui doivent revenir normalement à des sinistrés qui n'ont pas de maison.

Je dis, monsieur le ministre, qu'il serait parfaitement possible d'émettre, aux Etats-Unis, en Angleterre ou en Suisse, un très vaste emprunt payable en journées de séjour. Je suis convaincu, et je l'affirme pour l'avoir demandé aussi bien aux Américains résidant en France qu'à des Américains que j'ai vus chez eux, je suis

convaincu que vous trouveriez beaucoup de preneurs.

L'idée n'est pas nouvelle. Elle n'a rien non plus d'absolument délirant. Lorsqu'on a fait, à Paris, des expositions, souvenez-vous en, monsieur le ministre, pour financer, dans une certaine mesure, l'exposition des arts décoratifs ou l'exposition coloniale, on a émis des séries de bons dont le remboursement était fait de séries de coupons annexés. Sur ces coupons on voyait figurer des places pour le théâtres, des réductions pour les transports, des repas à prendre dans tel ou tel restaurant, etc.

Les Français avaient accepté, et je crois même les étrangers, de souscrire à des bons de cet ordre dont l'intérêt était payable en nature longtemps après.

Pourquoi penser qu'on ne pourrait pas, à l'heure actuelle, demander aux étrangers riches de souscrire également à des emprunts de cette nature ?

Nous sommes, pour notre part, convaincus que les emprunts de cet ordre auraient un gros succès.

Je sais bien qu'on nous dit que l'office des changes n'est pas favorable parce qu'il y a une inconnue: on ne sait pas, avec les variations de la monnaie, ce que serait en réalité de prix de ces séjours au moment où on exigerait le remboursement.

Je trouve, au contraire, que ce serait la meilleure garantie pour stabiliser le prix de séjour que d'avoir une certitude de clientèle pendant un certain temps.

Je vous demande, monsieur le ministre, très instamment, de vous intéresser à ces questions.

Je sais que vous êtes très occupé par toute une série de tâches qui vous prennent beaucoup de temps. Je sais que vous vous êtes rendu cet hiver sur la Côte d'Azur et dans diverses régions touristiques et que vous vous passionnez pour ces questions.

Nous souhaiterions vous voir réussir et vous aider dans cette œuvre. Nous vous demandons d'apporter tous vos soins, toute votre intelligence, tout votre dévouement.

Vous aurez avec vous l'intégralité des membres du Conseil de la République.

En réussissant sur ce plan vous aurez rendu au pays — qui en a besoin — le plus grand des services. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je n'avais pas l'intention d'intervenir aujourd'hui dans la discussion générale et si l'exposé que vient de faire M. le président Roubert avait eu lieu l'année dernière à la même époque, j'aurais accepté toutes les critiques qu'il a prononcées.

Je dis que le discours qu'il a prononcé aujourd'hui, 19 août, après le travail effectué par le commissariat général au tourisme est suffisamment dangereux et suffisamment capable de nuire au prestige du tourisme français à l'étranger pour que je me considère obligé de revenir sur toutes les questions qui ont été soulevées.

Tout d'abord, il est tout à fait inexact de dire que la propagande française touristique à l'étranger a été à peu près inexistante. Elle a été considérable.

Le commissariat général au tourisme a monté à l'étranger un certain nombre d'agences qui ont été confiées à des hommes parfaitement compétents. Dans les pays les plus divers, dans tous ceux dans lesquels nous pouvions trouver une clientèle touristique. Une propagande qui, toujours gratuite pour nous grâce aux amitiés internationales dont disposaient nos agents à l'étranger, a permis de toucher un public excessivement nombreux.

En particulier aux Etats-Unis cette propagande, dirigée par un homme remarquable, M. Philippe de Croisset, a donné des résultats absolument inespérés à un tel point que le service de propagande touristique à New-York est peut-être notre plus grand service d'informations aux Etats-Unis.

Il a pris un tel prestige en diffusant des affiches et des brochures qui sont si bien faites, que tous les enfants des écoles américaines, lorsqu'ils ont des compositions à faire sur la France, s'adressent au commissariat général au tourisme pour avoir la documentation nécessaire

Ce résultat pratique, jusqu'à présent jamais obtenu par personne, nous l'avons connu cette année et, depuis le mois de juin, il n'y a pas une place libre sur un bateau ou sur un avion à destination de la France.

Il était impossible de transporter un touriste américain de plus que nous n'en avons transporté cette année. Nous avons battu non seulement nos records depuis la libération, mais nous avons reçu cette année plus de touristes américains que la France n'en avait jamais reçu dans son histoire.

Mesdames, messieurs, si vous trouvez que ce résultat est négligeable, personnellement je ne suis pas du tout de cet avis.

Mais il ne s'agissait pas seulement de touristes américains, nous avons aussi prospecté la clientèle suisse. Tout à l'heure, M. Roubert nous reprochait d'avoir fait en Suisse une mauvaise propagande. Le nombre de Suisses qui ont franchi la frontière cette année constitue également un record par rapport aux années précédentes, y compris les années d'avant guerre. Nous avons reçu une clientèle belge excessivement nombreuse. Nous avons reçu aussi la clientèle scandinave et anglaise.

Mais vous me direz que la question des changes joue un très grand rôle dans cette affluence de touristes !

J'en suis bien d'accord ! Il n'en reste pas moins que nous sont apportées ainsi des devises dont nous avons besoin, car à l'égard de tous les pays qui nous envoient des touristes, notre balance des comptes, comme vous le savez, est débitrice. L'apport de devises par ces touristes est un moyen de rétablir cet équilibre qui a été rompu.

M. Roubert nous a dit tout à l'heure que le système que nous avions employé pour l'essence était mauvais et comportait une part de marché noir. Oh ! qu'il y ait une part de marché noir, j'en suis bien d'accord. (*Mouvements divers.*)

M. Dumas. Très grande !

M. le ministre. Cette part, qu'elle est-elle ? 10 p. 100, 20 p. 100, 30 p. 100 ? Je n'en sais rien.

M. Dumas. 75 p. 100 !

M. le ministre. Mais certainement non, mon cher collègue...

Un conseiller à droite. Mettons 30 p. 100.

M. le ministre. ...et la preuve en est qu'à l'heure actuelle, sur la Côte d'azur, il y a un nombre d'une importance absolument inconnue jusqu'alors de voitures belges. Il a tout de même bien fallu que ces voitures aillent de la frontière belge jusqu'à la Côte d'azur avec un certain nombre de litres d'essence, que ces voitures aient circulé à travers toutes les Alpes. Et nous avons pu voir des voitures belges et suisses dans des endroits de France où jamais nous n'en avions connues autant, dans le Massif central, dans les Pyrénées, à Biarritz, etc.

Toutes ces voitures ne sont pas venues autrement que par leurs propres moyens. Il a donc fallu qu'elles consomment de l'essence. Leurs possesseurs séjournent en France et, par conséquent, même en admettant qu'il y ait eu un certain marché noir sur les 500 litres distribués, je suis persuadé que la plus grande part a été utilisée en faveur du tourisme. Si nous ne l'avions pas fait, ces touristes ne seraient pas venus, car, actuellement, la S. N. C. F. ne serait pas à même de mettre en service, sur les grandes lignes, les trains de luxe nécessaires. Je suis convaincu qu'en ce qui concerne la Côte d'azur à laquelle s'intéresse M. Roubert, s'il n'y avait pas eu les 500 litres d'essence, nous n'aurions pas vu les mouvements de touristes qui s'y produisent maintenant et qui obligent la plupart des grands hôtels à refuser du monde.

Ces 500 litres ont été un risque à courir. Je crois que nous avons eu raison de les attribuer, car c'était le seul moyen de propagande à notre disposition pour attirer les touristes. Les Suisses l'avaient si bien compris que leurs brochures de propagande n'ont jamais omis de mentionner qu'en Suisse l'essence était libre, pour indiquer par là que le touriste pouvait s'y promener comme il le désirait, et indiquer en outre, à un moment où nous ne pouvions pas donner d'essence aux touristes étrangers, que la Suisse avait un avantage sur la France.

Cette essence est payée en devises dont l'intégralité est versée à un fonds spécial, avec lequel nous nous procurons de nouveau de l'essence, et même plus d'essence que nous en donnons aux touristes étrangers; car ce qu'il y a de particulièrement intéressant dans la méthode que nous avons employée, c'est que le touriste étranger ne paye pas seulement la valeur de l'essence, mais l'impôt français sur l'essence, ce qui fait qu'en vendant un litre d'essence à un étranger, nous pouvons en acheter presque trois litres de plus pour notre contingent national. Voilà des points très importants sur lesquels je veux attirer votre attention.

Il y a eu une erreur, due à une mauvaise application par les services des instructions données. Au début, les 200 litres d'essence donnés aux touristes qui ne possédaient pas de voiture, ont été donnés dans des conditions assez mauvaises et sans que certaines garanties soient exigées. Ces garanties sont exigées maintenant, et des instructions sont données pour que ces 200 litres ne soient attribués qu'aux touristes certifiant la possession d'une voiture au moyen d'un visa sur la carte grise. Ceci mettra fin à un certain nombre d'excès commis au cours des derniers mois.

En ce qui concerne la question des touristes étrangers, il ne faut pas oublier que l'hôtellerie française a cruellement souffert de la guerre, non seulement par des destructions dues aux bombardements, mais surtout parce que beaucoup d'hôtels ont été occupés par les troupes d'occupation ou n'ont pas été entretenus et se sont trouvés, au lendemain de la Libération, dans un état de délabrement complet. Je dois dire franchement que je félicite ici l'hôtellerie française de l'effort magnifique qu'elle a fait pour se rééquiper avec des crédits insuffisants et dans des conditions matérielles particulièrement critiques. Un effort considérable a été fait et, grâce aux organisations professionnelles de l'hôtellerie, nous en avons vu cette année les premiers résultats. Il est tout à fait inexact de dire que le ministère des travaux publics et du tourisme ne s'occupe pas de l'organisation professionnelle de l'hôtellerie. Nous entretenons, au contraire, des rapports absolument constants avec les grandes organisations hôtelières. Nous étudions ensemble, au jour le jour, les problèmes qui peuvent se poser, problème de l'équipement, problème de l'approvisionnement, problème de la propagande.

Je ne prétends pas que nous les résolverons d'un jour à l'autre définitivement et dans tous les domaines. Nous avons fait, cette année, un certain nombre de progrès, et l'organisation professionnelle hôtelière est la première maintenant — vous pouvez le constater en lisant ses journaux — à se déclarer satisfaite de sa collaboration avec le commissariat général au tourisme et avec le ministère. Bien sûr, il y a encore beaucoup à faire dans l'organisation professionnelle, parce qu'il reste un grand nombre d'hôteliers français qui n'ont pas encore compris que la nature du touriste qui venait dans notre pays n'est plus la même qu'autrefois. On se permet encore de tirer un certain nombre de coups de fusil et chacun de ces coups de fusil est particulièrement dangereux pour notre propagande nationale. Maintenant les organisations professionnelles — et c'est un point important — ont compris, et dès lors, au lieu de couvrir les fraudeurs, elles cherchent à les déceler. Nous avons mis sur pied tout un système que nous n'avons pas encore pu appliquer cette année, mais que nous appliquerons définitivement l'année prochaine, et l'organisation professionnelle contrôlera elle-même le respect des prix, aussi bien en ce qui concerne les logements qu'en ce qui concerne les repas, à publier dans les annuaires à éditer, ce qui permettra, au ministère du tourisme, de distinguer entre deux catégories d'hôtels, ceux où le touriste étranger et le touriste français pourront entrer avec la certitude de payer les prix effectivement indiqués, et les autres, qui ne seront pas garantis, et qui, de ce fait même, seront obligés ou bien de se plier à la discipline générale, ou de perdre une clientèle extrêmement importante.

Nous avons eu aussi à régler de très difficiles problèmes d'approvisionnement. Il est bien certain qu'il faut donner aux touristes étrangers qui viennent en France un certain nombre d'avantages qui peuvent sembler excessifs à la population française. Il faut bien que, dans un hôtel qui reçoit des touristes étrangers, il soit possible de donner une tasse de café avec un morceau de sucre en dehors des contingents normaux. Là aussi, nous avons obtenu le concours des organisations professionnelles; nous avons pu réaliser cette réforme sans prendre pour cela de grandes quantités de produits indispensables à la population et, dans l'ensemble, nous avons eu vraiment le minimum de coulage, en tenant compte d'ailleurs du fait que ce que nous faisons aujourd'hui régulièrement se faisait autrefois au marché noir dans des conditions infiniment plus mauvaises.

Nous avons aussi d'autres projets. Nous pensons créer l'année prochaine un timbre spécial, un timbre-vacances, qui sera valable pour le touriste français aussi bien que pour le touriste étranger. Il y a des problèmes à résoudre avec l'office des changes, car il est bien évident que de tels timbres bénéficieront d'une garantie de change et permettront en tout état de cause aux touristes étrangers de préparer dès maintenant leurs vacances pour l'année prochaine. Le gros avantage de ces timbres, c'est que le touriste qui aura commencé à en acheter en octobre, novembre ou décembre, pour venir en France au mois de juillet, ne changera plus d'avis avant l'époque prévue pour son départ puisqu'il sera en possession de ces timbres, comme cela pouvait se faire autrefois au hasard de sa fantaisie personnelle ou des fluctuations de la politique internationale.

Je ne veux pas, sous peine d'aller trop loin, vous indiquer, mesdames et messieurs, tous les projets que nous avons en cours, tout le travail que nous comptons entreprendre cette année avec le concours des syndicats d'initiative, des organisations hôtelières, des organisations syndicales pour le tourisme intérieur, des agences de voyages pour le tourisme étranger, des organismes de transports comme Air-France, la compagnie générale transatlantique ou la Société nationale des chemins de fer.

Cependant, je tiens dès maintenant à vous dire que les résultats que nous avons acquis cette année sont exceptionnels et que l'ordre de grandeur — je ne puis vous donner de statistique définitive — des ressources en devises que nous avons effectivement acquises depuis le commencement de cette saison touristique, et en admettant que celle-ci se poursuive jusqu'au 30 septembre, est d'environ 150 millions de dollars, alors que nous avions entrevu un maximum de 100 millions de dollars il y a seulement trois mois. Or, ce chiffre représente un mois et demi de l'aide du plan Marshall. Si ce résultat n'est pas jugé suffisant, étant donné les modestes moyens dont nous avons disposé et les crédits infimes alloués au commissariat général au tourisme, il serait, je crois, injuste de nous en faire le reproche. Si nous obtenons les crédits nécessaires, nous ferons un effort pour faire davantage l'année prochaine, mais je prie cette Assemblée de croire que le ministre considère le tourisme comme la première industrie française et qu'à ce titre il continuera à le défendre. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. Vanrullen. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les explications de M. le ministre, répondant au président de notre commission des finances. Seulement je voudrais attirer son attention sur un point tout particulier. Il nous a signalé tout l'intérêt que présentait l'afflux des touristes étrangers dans notre pays, et l'apport de devises qui en résultait.

Le hasard d'un voyage, au cours d'une commission d'enquête pour laquelle j'avais été désigné par le Conseil de la République, m'a amené récemment sur la Côte d'Azur, et sur notre frontière des Alpes. Je vous avoue que j'ai été très défavorablement impressionné par la réception des touristes à nos postes-frontière.

M. Laffargue. Très bien!

M. Vanrullen. Je voudrais signaler à M. le ministre que les touristes étrangers qui se présentent à la frontière italienne pour pénétrer en territoire italien sont reçus à l'abri des intempéries et que les formalités sont relativement brèves, alors que, lorsqu'ils se présentent aux postes frontière français, ils sont reçus dans des baraquements indignes d'un pays civilisé. D'ailleurs, dans les différents postes que nous devons entretenir, nos douaniers et nos gendarmes sont fréquemment obligés de se replier en cas d'intempérie, et particulièrement l'hiver. Il est évident que, pour les touristes qui abordent nos frontières, il y a là une impression excessivement défavorable à notre pays.

Je veux espérer que M. le ministre s'occupera particulièrement du tourisme et voudra bien se préoccuper de cette question pour faire en sorte que, dans les délais les plus brefs, les postes frontière destinés à l'entrée des touristes étrangers en France soient équipés d'une façon plus moderne, pour présenter aux touristes, dès leur entrée en France, un visage de notre pays plus accueillant et plus hospitalier que celui qui leur est offert aujourd'hui. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre à cette dernière observation en disant que je sais parfaitement qu'à nos frontières nous ne disposons pas toujours des locaux nécessaires pour accueillir les touristes comme il conviendrait. Il nous faudrait pour cela des crédits qui ne soient pas de l'ordre de ceux dont nous disposons.

Je dois signaler toutefois à cette Assemblée qu'un effort considérable a été fait. Je tiens en particulier à demander à ceux qui s'intéressent à cette question de bien vouloir visiter la nouvelle gare maritime du Havre, dans laquelle nous recevons un très grand nombre de touristes étrangers et qui est considérée, en matière maritime, comme la gare la mieux conçue et la plus belle du monde. Je voudrais également vous prier de bien vouloir visiter la nouvelle gare d'Orly, et je me souviens d'avoir invité un certain nombre de membres de cette Assemblée à venir l'inaugurer il y a quelques semaines. Cette nouvelle gare permet de recevoir les touristes dans des conditions absolument excellentes.

Vous me direz qu'il s'agit seulement de deux gares, alors qu'il y a beaucoup d'autres endroits par lesquels les étrangers pénètrent en France. Je le sais bien, mais chaque poste frontière exigerait des dépenses considérables et des crédits dont nous ne disposons pas.

En ce qui concerne les formalités, nous nous sommes préoccupés, avec le ministère des affaires étrangères, de les réduire le plus possible et nous espérons, l'année prochaine, que, pour un certain nombre de pays du moins, ces formalités seront considérablement réduites.

En ce qui concerne les douanes, car il y a eu un problème des douanes à résou-

dire, j'ai signalé à M. le directeur général des douanes, au mois de mai, c'est-à-dire avant la campagne de tourisme, que l'accueil fait dans certains postes était absolument insuffisant. Il a lui-même envoyé un certain nombre de circulaires à ses agents en leur recommandant de bien vouloir, à l'égard des touristes étrangers, se montrer particulièrement compréhensifs. Je dois dire que, dans la grande majorité des cas, cet appel a été entendu.

Mais dans le cas où il n'est pas entendu, le commissariat général au tourisme se préoccupe de se faire signaler les abus, et j'indique, par des lettres signées de moi-même, à M. le directeur général des douanes, les points de la frontière où des douaniers ont commis certains abus inadmissibles à l'égard des touristes. Des sanctions ont été prises. Or, jamais, depuis qu'il y a des douanes, cela n'avait été fait.

On a dit tout à l'heure qu'en ce qui concerne la réception des touristes à Paris, seules les agences étrangères s'en occupaient. Je vous signale qu'il y a, avenue de l'Opéra, dépendant du commissariat général au tourisme, un organisme de réception des touristes étrangers qui est un organisme français et qui fonctionne tellement bien que, une fois n'est pas coutume, il a été l'objet de l'éloge de toute la presse, sans aucune distinction d'opinion.

Il y a, dans cet organisme, un certain nombre de personnes qui reçoivent les touristes étrangers et leur procurent les renseignements dont ils peuvent avoir besoin, à tel point que l'on a pu comparer ce service à celui de S. V. P.

Je vous assure, mesdames et messieurs, que nous aurions vraiment tort de minimiser systématiquement les efforts que nous faisons et que la France accomplit en matière de tourisme, un effort considérable. Ne le dénigrez pas, car, sous prétexte de soulever certaines petites critiques, vous aboutiriez purement et simplement à faire croire à l'étranger que notre pays n'est pas accueillant, alors que, malgré ses misères et ses destructions, il fait tout ce qu'il peut pour faire honneur à sa réputation. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Laffargue. Je tiens tout d'abord à rendre hommage à l'effort général qui a été fait en matière de tourisme mais je veux, monsieur le ministre, vous demander de ne pas faire seulement la propagande touristique à l'extérieur, mais également à l'intérieur du pays, pour créer chez nous le climat favorable au tourisme.

Qu'il me soit permis, à ce sujet, de vous citer un souvenir personnel.

Les hasards d'un voyage m'ont amené à la frontière du Danemark, un soir, à neuf heures.

J'ai été reçu par des douaniers danois qui ont poussé l'amabilité jusqu'à téléphoner au village voisin de Toender pour me retenir une chambre, après s'être renseignés sur les différents hôtels où des chambres étaient disponibles.

Ceci vous donne une idée de l'hospitalité que l'on peut rencontrer quelquefois à l'étranger.

D'autre part, notre pays où les commerçants sont fort nombreux, les vacances sont bonnes à prendre certes, mais il est fort désagréable de voir de grandes villes françaises absolument vides de maisons de commerce alors que les étrangers abondent. (*Très bien! très bien!*)

Nous avons un tel besoin de touristes que la propagande il faut la faire chez nous et convaincre nos compatriotes que l'étranger nous apporte de l'oxygène: or, nous avons fort besoin d'oxygène en ce moment. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le ministre. Je souscris entièrement à cette dernière observation.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 155 ?...

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre 155 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 156. — Commissariat général au tourisme. — Salaires et indemnités du personnel auxiliaire, 3 millions 214.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 157. — Institut géographique national. — Traitements, 165.028.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 158. — Institut géographique national. — Rémunération du personnel contractuel, 3.421.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 159. — Institut géographique national. — Traitements des personnels des cadres complémentaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 160. — Institut géographique national. — Salaires du personnel auxiliaire, 7.175.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 161. — Institut géographique national. — Salaires du personnel ouvrier, 157.914.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 162. — Institut géographique national. — Allocations et indemnités diverses, 2.401.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 165. — Indemnités de résidence, 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 166. — Supplément familial de traitement, 90 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 167. — Indemnités pour difficultés administratives dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, 18 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 168. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et frais de fonctionnement des comités médicaux, 10.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 169. — Application de la réglementation relative aux fonctionnaires suspendus de leurs fonctions, 875.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 170. — Rappels de rémunérations aux fonctionnaires réintégrés, 1 million 750.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 300. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 1.993.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Matériel de l'administration centrale, 14.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Personnel des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 258.284.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Personnel du contrôle des transports. — Remboursement de frais, 7.194.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 304. — Officiers de port du service maritime. — Remboursement de frais, 1.846.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Remboursement de frais, 1.566.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Personnel des phares et balises. — Remboursement de frais, 3.368.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Personnel de la navigation intérieure. — Remboursement de frais, 28.226.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 308. — Service des ponts et chaussées. — Matériel, 30.987.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 309. — Organismes centraux de transports — Dépenses de matériel. » — (Mémoire.)

« Chap. 310. — Médailles aux cantonniers et aux agents inférieurs de l'administration des travaux publics et des transports et aux agents des chemins de fer, 30.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 311. — Dépenses de fonctionnement des comités techniques départementaux des transports. » — (Mémoire.)

« Chap. 327. — Commissariat général au tourisme — Remboursement de frais, 1.100.000 francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 328. —Commissariat général au tourisme. — Matériel, 3.565.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 329. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 54.054.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 330. — Institut géographique national. — Matériel et frais de fonctionnement, 153.330.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 331. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Matériel, 8.195.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 332: — Musée permanent des travaux publics. — Matériel, 1.479.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 335. — Frais de changement de résidence, 6.922.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 336. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence, 50.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 337.— Loyers et indemnités de réquisition, 8.499.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 338. — Impressions et publications du ministère, 7 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 339. — Payements à l'Imprimerie nationale, 2.800.000 francs » — (*Adopté.*)

« Chap. 340. — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique, 28.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 341. — Acquisition de véhicules automobiles, 7.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 342. — Entretien et fonctionnement de véhicules automobiles, 100 millions 974.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 343. — Congrès et missions à l'étranger, 1.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 345. — Entretien des immeubles destinés aux services des ponts et chaussées, 3.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 346. — Routes et ponts — Entretien et réparations ordinaires 9.995 millions 998.000 francs. »

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre

M. le ministre. Mes chers collègues, je voudrais vous indiquer que, sur le chapitre 346, j'accepte bien volontiers la pitre 34, j'accepte bien volontiers la réduction indicative apportée par la commission des finances. Le problème des routes françaises est à l'heure actuelle extrêmement angoissant. Notre capital routier est un de ceux que nous avons le plus d'intérêt à préserver. Nous avons fait un effort considérable en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, effort qui, contrairement à ce qui a été dit, n'était pas exagéré, car il était nécessaire. Il est bon que nous fassions maintenant un effort pour préserver notre capital routier.

Je remercie le Conseil de la République d'avoir bien voulu le souligner en indiquant, par cette réduction indicative, qu'il est partisan, lui aussi, de cet effort.

Les crédits qui nous ont été donnés cette année sont égaux à ceux de l'année dernière, quoiqu'une augmentation de 50 à 60 p. 100 des prix de la main-d'œuvre et de 120 p. 100 environ des prix de matériaux nécessaires à la construction des routes ait été enregistrée.

C'est dire que nous consacrons cette année à peu près la moitié de ce que nous avons consacré l'année dernière à l'entretien du réseau routier.

Ces chiffres sont très inquiétants. Je sais bien qu'étant donné la situation financière dans laquelle nous sommes, tout n'est pas possible. Je suis le premier à le reconnaître. Mais il est temps de tirer la sonnette d'alarme et il est de mon devoir de le faire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission des finances, monsieur le ministre, ne peut qu'apporter son appui quand vous demandez, pour l'an prochain, des crédits plus importants.

Mais elle attire votre attention sur une situation extrêmement critiquable qui apporte des troubles dans vos rapports avec les entreprises des travaux publics.

L'année dernière, nous avions fait remarquer à votre prédécesseur, M. Jules Moch, qu'un peu partout dans les différents services, aussi bien en ce qui concerne l'Etat que les départements, il y avait un sérieux retard dans le payement des sommes dues aux entreprises de travaux publics. Ces entreprises avaient des difficultés sérieuses pour faire honorer les engagements pris par l'administration.

Ceci tient certainement à la modicité des crédits, peut-être aussi à des habitudes prises qui tendent à renvoyer, sur les années suivantes, les crédits correspondant aux dépenses déjà faites.

M. Jules Moch nous avait promis de porter son attention sur ce point. Mais, cette année encore, des observations et des remarques ont été faites par différents commissaires sur cette même situation.

Nous voudrions vous demander, pour en finir, de vouloir bien faire les enquêtes nécessaires et indiquer aux ingénieurs des ponts et chaussées qu'ils doivent à tout prix ne peut dépasser les crédits qui leur sont consentis, car il serait regrettable que, du fait de cette situation, un certain nombre d'entreprises soient obligées de déposer leur bilan, ce qui est déjà arrivé, d'après les informations que nous avons pu avoir.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis tout à fait d'accord avec les observations faites par M. le rapporteur général, et des instructions ont déjà été données aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées dans le sens indiqué.

Ce qui fait que cette année nous avons encore des irrégularités du genre de celles que vous avez signalées; c'est d'abord que les payements, par suite de l'augmentation des prix, se trouvent évidemment inférieurs aux crédits d'engagement. De ce fait, des travaux qui ont été engagés n'ont pas toujours été terminés, et il en résulte des retards dans le payement.

D'autre part, le vote des budgets au mois d'août est extrêmement gênant pour les ingénieurs des ponts et chaussées qui sont obligés d'entreprendre les travaux avant la belle saison s'ils veulent les avoir terminés en temps utile.

Sous ces deux réserves, je souscris volontiers aux observations de M. le rapporteur général.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

M. Paumelle. Je désirerais, monsieur le président, demander un renseignement à M. le ministre sur la répartition des ciments pour la réfection des routes et des ports.

M. le président. La parole est à M. Paumelle.

M. Paumelle. Monsieur le ministre, j'ai eu tout récemment l'occasion de demander des explications au service des ponts et chaussées de mon département, la Seine-Inférieure, au sujet des répartitions de ciment accordées pour la réfection des routes à proximité de la Seine et des ports situés sur la Seine.

Nous avons reçu des répartitions qui viennent de fabriques de ciment de Thionville, alors que nous avons, en Seine-Inférieure, des fabriques de ciment. Nous sommes obligés de subir, de ce fait, pour le règlement du prix de ces matériaux, des frais de transport extrêmement onéreux.

Il me semble que le service de la répartition du ministère pourrait très bien attribuer ces fournitures aux usines du département dans lequel on doit les utiliser, afin que nous puissions procéder, avec le minimum de dépenses, à la réfection des routes et des ports.

J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien tenir compte de cette observation et mieux équilibrer les répartitions, afin que les services de réfection du département ne soient pas obligés de s'approvisionner à des centaines de kilomètres, ce qui entraîne de plus importantes dépenses à la charge des budgets départementaux, déjà très fortement chargés. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je tiendrai compte, pour ma part, de l'observation de notre honorable collègue, mais en lui signalant que ce n'est pas le ministère des travaux publics qui opère cette répartition. L'organisme responsable est l'O. C. R. P. I., à qui je ne manquerai pas de transmettre cette observation.

M. Paumelle. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 346 ?...

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre 346 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 347. — Entretien des routes du domaine de Chambord, 2.430.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 348. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 1.041.550.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 349. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 520 millions 650.000 francs. »

M. Albert Jaouen. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Albert Jaouen.

M. Albert Jaouen. Mesdames, messieurs, vous avez certainement appris les conséquences de la terrible tempête qui s'est abattue sur les côtes bretonnes il y a peu de temps.

A l'Assemblée nationale, cela a fait l'objet d'une discussion où le Gouvernement a pris l'engagement de faire son possible pour venir en aide aux populations sinistrées. Je voudrais aujourd'hui attirer l'attention de M. le ministre et du Gouvernement sur les conséquences de cette tempête pour le port de Brest.

Le port de Brest a été considérablement sinistré du fait de la guerre. En particulier, les travaux qui protègent l'ensemble des quais ont été mis à mal par les Allemands.

Au cours de cette tempête, du fait de l'absence de travaux suffisants pour protéger le port même, de nombreux bateaux et chalands ont coulé dans le port, des dégâts considérables ont été causés aux installations de chargement et de déchargement.

Si le port de Brest a subi de tels dégâts, c'est parce que, dans les crédits de reconstruction et d'équipement, il n'avait pas été prévu de sommes suffisantes pour assurer la protection de ce qui en restait.

Je tiens aujourd'hui à attirer l'attention de M. le ministre sur cette situation et à lui demander que dans le chapitre 349, tenant compte de la situation difficile où se trouve maintenant notre port, il lui réserve une part suffisante des crédits qui seront affectés aux régions sinistrées par cette tempête.

D'autre part, des crédits ont été votés il y a déjà plusieurs mois, pour la reconstruction et l'équipement de nos ports. Je pense qu'à la suite de cet accident vous saurez prendre dans ces crédits qui sont votés et qui sont à votre disposition, la part qui vous permettra de remettre en état le port de Brest, parce que c'est là un exemple malheureux qui doit servir de leçon. C'est parce que les travaux essentiels de reconstruction du port de Brest n'ont pas été faits à temps que nous sommes obligés de dépenser des sommes considérables aujourd'hui. Si vous aviez réalisé les travaux nécessaires pour assurer la protection du port de Brest, je n'aurais pas aujourd'hui à vous demander des crédits aussi importants.

J'espère, monsieur le ministre, que vous comprendrez l'urgence de ces travaux. La vie d'un port important en dépend. J'ai ici des lettres de la chambre de commerce de Brest, du syndicat des dockers, de toutes les corporations intéressées. Toutes sont unanimes. Toute la population de Brest veut sauvegarder le port pour lequel elle s'est battue lorsqu'il s'agissait de le faire renaître, pour lequel elle a lutté, après la tragique explosion du « Liberty », et pour la renaissance duquel elle est prête à se battre pour la troisième fois.

J'espère, monsieur le ministre, qu'il est inutile d'insister et que le Gouvernement fera son possible pour apporter l'aide nécessaire à la population brestoise qui a été atteinte une troisième fois dans ses conditions de vie et ses activités. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mon cher collègue, en ce qui concerne les dégâts portuaires résultant de la dernière tempête, je n'ai pas besoin de vous dire qu'ils seront réparés et que les bateaux seront renfloués. Les dégâts ne seront pas, je pense, aussi coûteux que vous semblez le supposer et nous disposerons probablement des crédits nécessaires.

J'indique, pour répondre à ce que vous avez dit tout à l'heure, que, bien entendu, si nous en avions les moyens, nous aurions intérêt à reconstruire d'un seul coup tous nos ports et toutes nos installations, mais c'est un peu une vue de l'esprit.

Nous sommes obligés d'agir selon nos possibilités, de travailler dans chacun de nos ports pour améliorer la situation, et vous vous rendez bien compte, comme moi, qu'il n'était pas plus possible de restaurer d'un seul coup le port de Brest que les ports de Dunkerque, du Havre, de Cherbourg ou des autres.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 349 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 349 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 350. — Phares, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires, 230.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 351. — Fonctionnement et réparations ordinaires des établissements de signalisation maritime des territoires d'outre-mer, 72 millions de francs.» — (*Adopté.*)

« Chap. 354. — Entretien des prisonniers de guerre. » — (Mémoire.)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales, 480 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4002. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de sécurité sociale. » — (Mémoire.)

« Chap. 401. — Œuvres sociales, 19 millions 750.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Attribution aux personnels auxiliaires des allocations viagères annuelles prévues à l'article 1er de la loi du 18 septembre 1940, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

« Chap. 500. — Subventions diverses. 5.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 501. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des travaux publics et transports, 2.131.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 502. — Subvention au service des examens du permis de conduire, 29 millions 900.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. En ce qui concerne le chapitre 502, je voudrais demander à M. le rapporteur général ce qu'il a exactement voulu obtenir par la réduction indicative proposée.

En effet, j'ai eu l'occasion de saisir l'Assemblée nationale de ce problème. Je lui avais demandé dans quel sens elle souhaitait que le Gouvernement orientât son action en matière de permis de conduire, étant bien entendu, je le répète ici, que la réglementation même du permis de conduire n'est pas du domaine législatif, mais du domaine réglementaire.

Nous sommes à une époque — le Conseil de la République a bien voulu le comprendre lorsqu'il a voté les dernières lois concernant les pouvoirs exceptionnels — où le domaine réglementaire a beaucoup mordu sur le domaine législatif et où, par conséquent, il n'y a pas lieu, semble-t-il, au delà d'une certaine mesure, de mettre en action le Parlement dans un domaine où il n'est pas nécessaire qu'il s'introduise.

La réglementation du permis de conduire n'est pas une question tellement importante et je crois que les deux Assemblées, dont le programme est déjà particulièrement chargé, ont devant elles des besognes plus utiles et plus importantes que celle-ci.

Je voudrais que M. le rapporteur général m'indique dans quel sens la commission désire que le Gouvernement oriente son action. Il m'aura ainsi tracé un cadre utile et je lui demande, à l'intérieur de ce cadre, de vouloir bien me laisser agir comme je le jugerai nécessaire.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, la commission des finances a été extrêmement divisée sur ce point, et divisée presque par parties égales.

Je crois pouvoir interpréter l'opinion de la majorité de mes collègues qui ont chargé M. Thomas de reprendre cette année la même observation que la commission des finances avait faite l'an dernier.

Il est vrai que, depuis l'année dernière, des faits nouveaux sont intervenus dans le domaine réglementaire et que la décision de la commission peut maintenant sembler illogique.

Mais ce que craignait, je crois, la majorité de cette commission, c'est, par les mesures que vous envisagez, la création de postes nouveaux. Elle redoute que l'on n'apporte un bouleversement dans le système existant, qui entraînerait des dépenses supplémentaires pour l'Etat.

L'exposé des motifs qui figure à la page du bleu correspondant du chapitre, fait ressortir que, pour l'instant, le service est bénéficiaire, l'Etat versant des sommes de 50 francs en moyenne par examen, et recevant 320 francs par candidat admis et 200 francs par candidat ajourné, sommes portées à un compte de recettes de l'Etat. La commission, plus exactement sa majorité, estime qu'il n'est pas expédient de changer maintenant ce système et de faire ce que vous envisagez dans le même alinéa, c'est-à-dire une réorganisation qui nécessiterait la création d'un certain nombre d'emplois. Il faudrait que vous ayez des arguments vraiment péremptoires pour que la commission change sa position.

Pour l'instant, le système U.N.A.T. fonctionne et n'entraîne pas de difficultés extrêmement graves. Il ne coûte rien.

M. le ministre. 30 millions.

M. le rapporteur général. Non, il y a un bénéfice en recettes. Pourquoi créer de nouveaux emplois ? Nous ne le voulons pas, c'est pour cela que la commission vous a marqué son hostilité à votre nouvelle réglementation.

M. le ministre. Je crois qu'à l'heure actuelle il n'y a pas lieu de poursuivre trop loi la discussion sur ce point.

Ce que je peux dire, c'est que ce service coûte à l'heure actuelle 30 millions et que, quelle que soit la solution adoptée, je m'en tiendrai à ce chiffre de 30 millions, qui ne saurait être dépassé.

Je crois que c'est au fond ce que désire la commission des finances.

M. Giauque. Monsieur le président, je demande la parole sur le chapitre.

M. le président. La parole est à M. Giauque.

M. Giauque. Je suppose qu'un vote sera émis sur ce chapitre, puisqu'à l'heure actuelle la commission n'est pas d'accord avec le Gouvernement.

M. le président. Mais si !

M. Giauque. Avez-vous retiré votre réduction, monsieur le rapporteur général ?

M. le rapporteur général. Absolument pas.

M. le président. Le Gouvernement l'a acceptée.

M. le ministre. La réduction ne me gêne pas.

M. Giauque. Je tiens à expliquer la position de mes amis du groupe du mouvement républicain populaire.

Le service des examens des permis de conduire est assuré, depuis vingt-quatre ans, par l'union nationale des associations de tourisme avec le concours des automobiles-clubs régionaux et d'inspecteurs qui sont chargés de faire passer les examens de permis de conduire. Ce service, je le souligne en passant, fonctionne sous le contrôle administratif, technique et financier de l'Etat.

Estimant que l'examen auquel est astreint le candidat au permis de conduire est un acte de la puissance publique, M. le ministre des travaux publics, comme son prédécesseur, juge qu'il est indispensable de confier ce service au personnel de son administration.

Ainsi, après plus de vingt ans, on s'aperçoit que la structure de l'organisation char-

gée de l'examen du permis de conduire est vicieuse et nécessite une réforme. J'avoue, pour ma part, et au nom de mes amis du groupe du mouvement républicain populaire, que ce vice ne m'incommode nullement et que je ne l'aperçois pas, d'ailleurs.

Par contre, je ne vois pas non plus quel avantage l'Etat peut espérer tirer de la réforme projetée.

A M. Midol, président de la commission des moyens de transport de l'Assemblée nationale, qui exprimait le désir de connaître le sort réservé au personnel des inspecteurs chargés de faire passer l'examen du permis de conduire, M. le ministre des travaux publics a répondu en ces termes, à la séance de l'Assemblée nationale du 21 juin 1948 : « Je rassure tout de suite M. le président de la commission des moyens de transport en ce qui concerne le personnel intéressé, qui n'a rien à redouter de la réforme. »

En ce cas, je me permets de poser cette question : quel sera le bénéfice de cette réforme ?

Du point de vue technique, pas de changement sérieux, puisque le personnel qui fait actuellement passer les examens du permis de conduire est appelé à rester en place. J'ajoute que ce personnel a fait ses preuves et mérite, à tous égards, de continuer à exercer sa fonction.

Du point de vue administratif et financier, nous avons tout lieu de croire, mes amis et moi, que la réforme envisagée se traduira, si elle est appliquée, par un accroissement des dépenses budgétaires, à moins que ce ne soient les futurs candidats au permis de conduire qui soient appelés à faire les frais de cette réforme.

Il va falloir, en effet, créer au ministère des travaux publics un organisme auquel seront dévolues les attributions incombant actuellement à la direction centrale du service des examens de l'Union nationale des associations de tourisme, et faire assurer par le personnel des préfectures le travail administratif actuellement fourni par les automobile-clubs régionaux.

Ce sont là des sources de dépenses dont il convient d'éviter de grever notre très pauvre budget.

Actuellement, le bilan financier de l'organisation des permis de conduire est net et précis. En 1947 par exemple, il s'est chiffré par un excédent de recettes de 100 millions de francs.

Il importe que nous soyons éclairés sur ce que sera ce bilan financier après la mise en application de la réforme projetée.

C'est pourquoi, mes amis et moi, nous approuvons et nous continuons à approuver la réduction indicative avec la signification qui a été donnée par la commission des finances du Conseil de la République.

M. le rapporteur général. J'ai l'impression que nous sommes tous d'accord.

M. le ministre. Je réponds que je ne connais qu'une chose, le rapport. Le rapport dit: « Réduction indicative marquant le désir de la commission... de ne pas voir régler la question de la réorganisation du service des examens des permis de conduire par le biais d'une inscription budgétaire. »

Je considère, en effet, pour ma part, que le problème n'est pas réglé, qu'il est du domaine réglementaire et qu'il appartient au Gouvernement de le régler.

Par conséquent, il y a un crédit de 29.900.000 francs qui m'est ouvert et qui limite mes pouvoirs. J'accepte ce crédit.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 502 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 502, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 503. — Subvention pour le fonctionnement des postes de secours, 279.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 504. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris, 153 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 505. — Subvention pour le fonctionnement des organismes de tourisme, 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 506. — Exploitation réglementée des voies navigables et prime compensatrice sur les frets, 380 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5062. — Subvention à la Société française de navigation danubienne, 8 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 507. — Subventions aux ports autonomes, 111 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5072. — Participation de l'Etat aux dépenses du personnel de la voirie départementale de la Seine, 36 millions 900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 508. — Subvention exceptionnelle pour la couverture du déficit d'exploitation des sociétés de transport de la région parisienne en 1948, 3.799 millions de francs. »

Sur ce chapitre, je suis saisi d'un amendement présenté par M. Julien Brunhes et tendant à rétablir le chiffre demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale et, en conséquence, à porter la dotation de ce chapitre à 3.800 millions de francs.

La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne comprends pas que la commission des finances ait diminué d'un million le crédit prévu exceptionnellement pour la couverture du déficit d'exploitation des sociétés de transports parisiens en 1948.

En effet, c'est à l'unanimité, et j'ai retrouvé le texte des débats, que cette Assemblée a voté l'article 20 de la loi du 21 mars 1948 sur la création de la régie autonome des transports parisiens, cet article 20 prévoyant que la moitié du déficit d'exploitation serait à la charge de l'Etat.

Dans ces conditions, je comprendrais fort bien que la commission des finances ait réduit de 1 million à titre indicatif, pour avoir des explications, mais comme je crois savoir qu'elle a eu ces explications, puisque je les ai eues moi-même, et qu'elles sont certainement suffisantes, je demande à la commission des finances de rétablir le crédit tel qu'il était prévu.

En effet, s'il y a un déficit dans la régie autonome des transports parisiens, cela est dû à de nombreuses causes, dont l'une, compréhensible, est que les pouvoirs publics ont désiré que l'agglomération parisienne continue à avoir des transports bon marché. Je rappelle à cette Assemblée qu'actuellement, par rapport à 1938, le prix des billets est dans la limite du coefficient 337, coefficient 100 en 1938, alors que l'électricité vendue au métro est au coefficient 1.545, le charbon au coefficient 1.711 et les minéraux et métaux nécessaires pour la fabrication des voitures, des rails et du reste, est à 1.869.

Dans ces conditions, c'est à cause de l'intérêt qu'elle porte à l'agglomération parisienne et de la nécessité pour les ouvriers de la région parisienne de se déplacer et de faire souvent vingt kilomètres pour se rendre à leur travail, déplacements rendus inévitables par la crise du logement, que les transports parisiens accusent un déficit énorme qui atteint cette année 7.600 millions.

Mais du moment que cette Assemblée a voté à l'unanimité l'article 20 mettant à la charge de l'Etat la moitié du déficit, je trouve qu'il est normal que nous ne discutions pas, après avoir vu les chiffres de l'exploitation, la nécessité de voter ce crédit de 3.800 millions, c'est-à-dire la moitié du déficit de 1948 des transports parisiens.

Je demande à la commission des finances de bien vouloir retirer sa réduction de subvention de 1 million et d'adopter mon amendement.

M. Jean-Marie Thomas, *rapporteur.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marie Thomas, *rapporteur.* La commission des finances avait déposé une réduction indicative précisément pour obtenir certains renseignements à la suite d'une observation qui avait été faite en commission par un certain nombre de commissaires. Pour ne pas allonger ce débat, je n'en citerai qu'une ou deux, en indiquant que nous avons obtenu des réponses satisfaisantes.

Par exemple, certains collègues s'étaient étonnés de la création de certaines lignes d'autobus, c'est-à-dire de transport en surface, qui doublaient des lignes du métropolitain. Ils voyaient là, alors qu'il y avait déficit dans l'exploitation des transports parisiens, une politique somptuaire dont les contribuables français, par la participation du budget de l'Etat, devaient faire les frais. Renseignements pris, il est apparu que ces lignes d'autobus étaient indispensables pour écouler le flot des voyageurs que le métropolitain ne pouvait pas transporter.

Je ne cite cet exemple que pour indiquer que certains renseignements ont été demandés et que les explications données ont paru satisfaisantes. En conséquence, la commission des finances retire sa réduction indicative.

M. Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Je m'associe à la proposition de mon collègue, M. Brunhes, qui était président de la commission des transports lorsqu'on a discuté le régime des transports en commun de la région parisienne. Je rappelle qu'il est normal, comme l'a indiqué M. Brunhes, que l'Etat prenne à sa charge le déficit puisqu'il s'est attribué

la gestion des moyens de transport par le fait du prince. Je rappelle qu'en 1938 l'Etat ne donnait aucune subvention pour les transports en commun de la région parisienne.

Je m'associe donc à l'amendement de M. Brunhes.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Brunhes, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, le crédit du chapitre 508 est porté à 3.800 millions.

« Chap. 509. — Subvention exceptionnelle à la Société nationale des chemins de fer français pour la couverture du déficit d'exploitation de l'exercice 1948. » — (Mémoire.)

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, ce chapitre figure pour mémoire dans le projet de loi qui nous a été transmis, et il me semble regrettable de ne relever aucune somme au titre de la subvention exceptionnelle à la S.N.C.F. pour la couverture du déficit d'exploitation de 1948.

Car, si ce déficit est important, chose que vous pouvez bien contredire ou confirmer; il serait bon, pour l'équilibre général du budget, qu'une somme pouvant atteindre plusieurs milliards existât dans le budget ordinaire, surtout quand ce budget est voté à cette période de l'année.

M. le ministre. Conformément à la convention de 1937, nous ne devons faire figurer le déficit probable de la S.N.C.F., au compte même du budget en cours, uniquement s'il dépasse 5 p. 100 du compte général d'exploitation.

Or, jusqu'à ces derniers temps, le déficit n'a pas atteint les 5 p. 100 réglementaires. Il est encore assez difficile de le chiffrer, à l'heure actuelle; mais je dois tout de même dire à l'Assemblée qu'il risque d'être assez important.

En effet, en tenant compte, d'une part, des avantages considérables accordés au personnel, — dont un de nos collègues a dit qu'ils étaient insuffisants, mais qui représentent tout de même un nombre important de milliards — en raison d'une baisse assez importante du trafic au cours du printemps dernier — il a été inférieur aux prévisions — en raison du fait que j'ai l'intention — je ne le cache pas — d'appliquer à la S.N.C.F., *mutatis mutandis*, la loi qui vient d'être votée concernant les retraites des fonctionnaires; étant donné que le Gouvernement a décidé, pour le transport d'un certain nombre de produits, d'appliquer des tarifs inférieurs aux prix de revient, il est évident qu'en fin d'année, le budget de la S.N.C.F. connaîtra un déficit qui pourra être de l'ordre de 18 à 20 milliards de francs.

C'est un chiffre important, je ne le cite qu'à titre purement indicatif, étant donné qu'il peut y avoir une augmentation du trafic au cours de l'automne et que nous pouvons ne pas faire face à des charges aujourd'hui imprévues.

Ce qui est certain, c'est qu'au moment même où ce budget a été établi, il m'était absolument impossible de prévoir le montant de ce déficit; et que, d'autre part, je pensais qu'il n'excéderait pas les cinq pour cent.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, malheureusement, nous avons déjà vu pratiquer un certain régime de lettres rectificatives, et nous regrettons qu'il n'y ait pas eu, pour une fois, une rectification valable pour l'équilibre général du budget. Il y a manifestement là, de votre fait, un déséquilibre important.

M. le ministre. Soyez tranquille, monsieur le rapporteur général, il y aura certainement un jour une lettre rectificative à ce sujet.

M. Julien Brunhes. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Il y a une question qui m'inquiète au sujet du déficit de la Société nationale des chemins de fer français dont vous venez de nous parler. Vous connaissez certaines raisons de ce déficit, en particulier l'application de tarifs au-dessous des prix de revient demandés par le Gouvernement pour certaines denrées.

C'est une question de politique générale et si le Gouvernement, unanime, estime qu'il est nécessaire d'appliquer des tarifs réduits pour certains produits, je me permets de vous répéter, comme je l'avais dit à votre prédécesseur et à vous-même, — je crois que c'est votre doctrine — qu'il faut exiger des départements ministériels qui veulent cette diminution de tarifs, qu'ils fassent figurer en recettes à la Société nationale des chemins de fer français la différence entre les tarifs réels imposés et les tarifs qui devraient être pris pour les marchandises ordinaires.

Il est anormal que le ministère du ravitaillement, ou n'importe quel autre ministère, exige de la Société nationale des chemins de fer français une diminution de tarifs, sans que celle-ci soit mise au compte du ministère intéressé. Il ne doit pas y avoir de déficit de la Société nationale des chemins de fer français, parce que des tarifs lui sont imposés par le pouvoir exécutif. Il est anormal qu'on en arrive à un budget en déséquilibre pour une société nationale, celle des chemins de fer français ou autres, parce que d'autres départements ministériels auront imposé ces baisses de tarifs.

Par conséquent, j'espère que dans le prochain budget ne figurera aucun déficit de la Société nationale des chemins de fer français ou que nous verrons, en tout cas, en face de ce déficit d'exploitation, figurer en crédit la part qui doit être prise par les ministères qui ont imposé ces baisses de tarifs.

Il n'y a pas de gestion possible des sociétés nationales, ni de possibilité pour le Parlement de se faire une opinion sur leur gestion si elles se font imposer des prix de vente inférieurs aux prix de revient par demande gouvernementale. Il est nécessaire, si on doit le faire, que les ministères intéressés, s'ils estiment que c'est une question d'intérêt général, payent la différence entre le prix que devrait prendre la Société nationale des chemins de fer français et celui qu'elle prend d'autorité.

J'insiste sur ce point, car l'unanimité de la commission des transports s'est faite plusieurs fois pour que l'on effectue dans la comptabilité des sociétés de transports comme la Société nationale des chemins de fer français, une telle ventilation des dépenses.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre. Je tiens à donner mon accord intégral avec les paroles que vous venez de prononcer. Il est d'ailleurs actuellement déposé devant l'Assemblée nationale un projet de loi portant ouverture de crédits pour des réductions de tarifs accordées dans les conditions indiquées.

Je précise que, dans l'état actuel des choses, et compte non tenu de la péréquation éventuelle des retraites, le déficit de la S. N. C. F. doit être de l'ordre de 12 milliards.

Or, les charges sociales imposées à la S. N. C. F. et résultant notamment des réductions pour familles nombreuses et pour transport des militaires sont d'environ 13 milliards. C'est dire que s'il n'y avait pas de charges sociales imposées par l'Etat ce budget serait en excédent.

Je suis donc partisan que ces dépenses figurent aux budgets intéressés.

J'attire, à ce propos, l'attention des membres du Conseil de la République, comme je l'ai fait devant les membres de l'Assemblée nationale, sur le fait que, très souvent, ils déposent des propositions de loi ou des propositions de résolution tendant à exiger de la S. N. C. F. qu'elle accorde des tarifs réduits à telle ou telle catégorie de citoyens: sociétés de musique, sociétés sportives, mutilés, anciens combattants, vieillards, économiquement faibles. Il y a une centaine de propositions de loi ou de propositions de résolution dans ce sens.

Je ne discute pas le point de savoir si elles sont justifiées ou non, mais ce que je tiens à affirmer, et je suis heureux d'être d'accord sur ce point avec l'unanimité de la commission des transports, c'est que si l'on impose des charges de ce genre, ce n'est pas la S. N. C. F. qui doit les prendre à sa charge, mais l'Etat lui-même, en inscrivant au budget intéressé, budget de l'éducation nationale, s'il s'agit de sociétés musicales ou sportives, budget des anciens combattants, s'il s'agit d'anciens combattants, ou tout autre budget, selon le cas, des crédits correspondant à la charge imposée à la S. N. C. F.

Cela me semble une pratique très saine du point de vue de la gestion d'une société nationale, qui doit obéir aux règles d'une société commerciale ordinaire. *(Très bien! très bien!)*

M. le président. La parole est à M. Lacaze.

M. Georges Lacaze. Je voudrais poser une question à M. le ministre, en espérant qu'il pourra me fournir une réponse précise. Mon ami M. Benoit a déjà attiré l'attention de M. le ministre sur le cas de certaines lignes de chemin de fer qui ne sont exploitées que pour le trafic marchandises. Dans mon département, il y a deux lignes qui ont fait l'objet, de la part des populations, des maires et du conseil général de Meurthe-et-Moselle, d'une demande de rétablissement pour le trafic voyageurs.

On met en avant le principe d'une coordination du rail et de la route.

Je ne veux pas discuter ce point, mais, considérant que le système de coordination doit permettre de développer harmonieusement et dans l'intérêt du pays les deux modes de communication, je pense que lorsque ce système ne correspond pas aux intérêts des usagers il ne peut être mis en avant.

Nous avons l'impression très nette que, dans le refus du ministère des transports de réouvrir ces lignes au trafic voyageurs, les populations voient dans ces services d'autobus qui sont chargés en principe de remplacer ces lignes de chemin de fer, l'influence de certains capitaux privés qui y sont investis.

En réalité, ces services d'autobus ne remplacent que très imparfaitement le chemin de fer, en ce sens qu'on ne met pas à la disposition des voyageurs le nombre de voitures nécessaires et que, d'autre part, ce réseau ne dispose ni de gares ni d'abris où les voyageurs peuvent attendre l'arrivée ou le départ des véhicules.

Aussi les populations sont-elles dans l'état actuel des choses profondément mécontentes.

Compte tenu du fait que la S. N. C. F. est obligée d'assurer l'entretien du personnel des gares ou des arrêts et qu'elle doit assurer l'exploitation du service marchandises, nous ne comprenons pas pourquoi, contre l'intérêt de la population, le ministre des transports se refuse à donner satisfaction alors que les collectivités locales et les intéressés demandent la reprise de ce service.

M. le président. La parole est à M. Fourré.

M. Fourré. M. le ministre a développé la question du tourisme, parlant des projets qu'on doit réaliser, indiquant que dans ce secteur les résultats obtenus allaient parfois au delà de ses espérances. J'en suis très heureux et nous pensons que, l'année prochaine, il pourra faire encore mieux.

Cependant, M. le ministre a oublié de nous parler d'un tourisme beaucoup plus modeste.

Je fais allusion aux Français et aux Françaises qui bénéficient des congés payés.

Beaucoup d'entre eux voudraient pouvoir aller passer leurs vacances à la campagne, à la mer ou à la montagne, mais, malheureusement, leurs moyens financiers ne le leur permettent pas. Vous savez très bien qu'avec leurs maigres salaires actuels, ils ne peuvent s'offrir des vacances suffisantes, et sont obligés de rester chez eux.

Bien entendu, ils préféreraient aller avec leur famille, mais ils ne le peuvent pas.

Avant la guerre, le pouvoir d'achat était le double de celui d'aujourd'hui. Les bénéficiaires des congés payés avaient l'avantage d'avoir une réduction sur la S. N. C. F. pour aller en vacances.

Actuellement, les bénéficiaires de congés payés subissent une diminution de 20 p. 100.

Avant la guerre, cette réduction était de l'ordre de 40 p. 100 pour les billets individuels et de 50 p. 100 pour les billets collectifs à partir de dix personnes.

Je demande à M. le ministre de bien vouloir se pencher sur le cas de ces travailleurs qui sont assez nombreux, qui méritent la sollicitude de toute la population française, pour leur permettre d'aller en vacances comme tout le monde.

M. le président. La parole est à M. Jean Jullien.

M. Jean Jullien. Je voudrais demander à M. le ministre une précision sur la question qu'a soulevée notre collègue, M. le président Julien Brunhes, tout à l'heure en ce qui concerne la ventilation des différentes réductions imposées par des ministères à la S. N. C. F.

Monsieur le ministre, dans votre réponse, vous avez parlé de « réductions sociales », et je comprends, par là, les réductions pour les familles nombreuses, pour les mutilés et pour l'armée.

Mais il ne faudrait pas que l'on fasse cesser l'effort commercial que réalisaient les compagnies de chemins de fer autrefois.

J'appelle « réductions commerciales » celle par exemple du wagon complet pour les marchandises, que l'on peut aussi appeler « du wagon complet » pour les voyageurs, lorsqu'il s'agit des familles comportant, supposons huit membres et auxquelles de tous temps on a fait payer seulement un billet de six personnes.

Il n'y a pas de raison de procéder à une compensation comptable de cette réduction que j'appelle « réduction commerciale ».

De même pour les billets familiaux; bien avant que soit créée la carte de réduction des familles nombreuses, il existait un tarif spécial dit de famille, faisant payer au premier membre le tarif plein, au deuxième, moitié place, au troisième et suivants quart de place.

Les sociétés privées de chemin de fer pratiquaient ainsi autrefois pour s'attirer la clientèle, pour obtenir un meilleur rendement, un meilleur coefficient d'occupation des trains; il ne faudrait pas que ces réductions fussent compensées par des subventions prises à droite et à gauche sur divers budgets.

Je voudrais que vous précisiez, parmi ces réductions, celles pour lesquelles la S. N. C. F. obtiendra des compensations par virement comptable; et celles que l'on comptera comme réductions commerciales ayant été pratiquées par les anciennes sociétés.

C'est-à-dire, comme vous l'exprimiez tout-à-l'heure, d'une part les réductions sociales, diminution pour les familles nombreuses, diminution pour les mutilés, diminution pour l'armée et, d'autre part, ce que l'on peut appeler la vente en gros de transports de voyageurs.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je vais répondre aux trois observations qui ont été présentées.

En ce qui concerne la suppression de certaines lignes de chemin de fer, je crois qu'il est absolument impossible de discuter ici ligne par ligne, pour la raison très simple que je n'ai pas la documentation nécessaire. Je répondrai d'une manière générale que la question de la coordination est soumise maintenant au conseil supérieur des transports, lequel va préparer un texte de loi qui sera revu par les services et soumis au Parlement. Le Parlement devra discuter les principes de l'organisation générale de la coordination rail et route. C'est seulement en fonction de la loi votée par le Parlement, laquelle devra dans une certaine mesure être une loi cadre, que nous effectuerons la réglementation particulière à chaque ligne. Je crois que c'est à ce moment-là que les observations qui viennent d'être présentées par notre collègue trouveront leur place exacte.

En ce qui concerne les billets de congés payés, en réalité, avant la guerre les bénéficiaires de ces billets profitaient de deux réductions qui se trouvaient cumulées, l'une de 20 p. 100 au titre de l'aller et retour et l'autre de 20 p. 100 au titre du congé annuel. Au moment où on a supprimé l'aller et retour, on a supprimé la réduction de 20 p. 100 pour tous les voyageurs y compris ceux qui partaient en congé annuel, ce qui fait qu'ils ne bénéficient plus aujourd'hui que de la réduction de 20 p. 100 pour le billet de congé annuel.

Vous me direz que la réduction est assez faible. Mais, dans l'ensemble, les tarifs actuels de la S. N. C. F. ne sont pas élevés : ce sont, je crois, les moins chers du monde et il serait véritablement imprudent de les réduire encore. Au demeurant, je suis obligé de dire que, si l'on compare le prix des transports aux prix de pension que les touristes sont obligés de payer, du fait de l'augmentation du coût de la vie, dans la plupart des stations balnéaires et touristiques, il ne représente qu'un pourcentage relativement faible du coût des vacances.

Enfin, en ce qui concerne la troisième observation, il va de soi que j'ai fait allusion tout à l'heure aux charges sociales et non pas aux avantages d'ordre commercial que la S. N. C. F. fait à certaines catégories de marchandises ou à certaines catégories de voyageurs parce qu'elle a intérêt, comme vous le disiez tout à l'heure, monsieur Jullien, à les transporter en gros. Il y a donc, en réalité, deux sortes de charges: celles que la S. N. C. F. suggère elle-même, parce qu'elle y trouve un intérêt commercial et celles que l'Etat lui impose parce qu'il y voit un avantage social.

Dans le premier cas, il ne saurait y avoir compensation budgétaire. Dans le second cas, il est sain, du point de vue de l'équilibre des finances de la S. N. C. F., qu'il y en ait une. Je pense que, sur ce point, j'ai été suffisamment clair.

M. Fourré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Fourré.

M. Fourré. Monsieur le ministre, vous avez exposé que vous ne pouviez pas faire beaucoup plus pour les bénéficiaires des congés payés. Mais je tiendrais tout de même à vous faire remarquer que ce bénéfice de la réduction accordée par la S. N. C. F. ne se répète pas plusieurs fois dans l'année.

Les congés payés ne sont donnés qu'une fois par an et vous devriez faire un effort pour favoriser ceux qui en sont bénéficiaires pour qu'ils puissent aller à la campagne au moins une fois par an. Ce n'est pas impossible.

Avant la guerre, M. Léo Lagrange, votre prédécesseur, avait bien institué ces avantages qui avaient déterminé une joie intense chez tous les travailleurs. Je vous demanderai de vouloir bien vous souvenir de ce précédent.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 509 ?...

Je donne lecture du chapitre 510:

« Chap. 510. — Insuffisance d'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général, 59.999.000 francs. »

La parole est à M. Vittori.

M. Vittori. J'ai demandé la parole sur le chapitre 510 « Insuffisance d'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général » pour présenter une observation et poser une question à M. le ministre.

Il y a un an, le 15 août 1947, le Conseil de la République votait une proposition de résolution tendant à la reconstruction d'une ligne de chemin de fer secondaire, qui n'est absolument pas exploitée puisqu'elle a été détruite par les Allemands. C'est la ligne de chemin de fer de Bastia à Porto-Vecchio.

Je voudrais demander à M. le ministre quelles sont les intentions du ministère des travaux publics à ce sujet.

M. le ministre. Le ministère, pour le moment, n'a aucun intention particulière. C'est une ligne dont la reconstruction coûtera fort cher et, dans l'état actuel de mes crédits, il ne m'est pas possible de l'entreprendre. Nous verrons d'ici quelques années quelles seront les disponibilités du ministère pour la reconstruction de ces lignes, en général.

Il n'y a pas d'ailleurs, dans ce domaine, que la ligne de chemin de fer de Bastia à Porto-Vecchio; il y a également les chemins de fer de Provence et d'autres encore, qui ont été détruits dans les mêmes conditions. Leur reconstruction dépendra des crédits dont nous pourrons disposer à cette époque et du point d'avancement de notre reconstitution et de notre rééquipement.

M. Vittori. Je voudrais faire observer que, sur cette question, la réponse de M. le ministre ne me satisfait pas.

Cette ligne a été détruite en 1943; on aurait pu la reconstruire dès la première année ayant suivi la libération de la Corse. Il y avait même, sur place, des spécialistes venus reconstruire un tronçon de la ligne reliant Bastia à Ajaccio. Mais je crois que cette carence est surtout due aux spécialistes et techniciens venus étudier la question sur le terrain. Ils ont seulement pris l'avis du directeur des chemins de fer départementaux, lequel est, en même temps, ingénieur en chef des ponts et chaussées et qui, évidemment, a donné un avis défavorable à la reconstruction. Il faut tenir compte également de l'intérêt de quelques sociétés exploitant les transports routiers.

On invoque l'insuffisance de crédits. Mais alors, pourquoi envisage-t-on de construire à la place de cette ligne une autostrade qui va coûter certainement cinq ou six fois plus cher et qui, en outre, ne pourra être achevée avant vingt ans ?

Il me serait possible aussi d'ajouter que les travaux qui ont été effectués pour un essai d'autostrade ont entraîné des dépenses qui auraient suffi à la reconstruction de la voie ferrée.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 510 ?

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 510 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 511. — Insuffisance du produit de l'exploitation des chemins de fer placés sous séquestre ou frappés de déchéance, 185.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 512. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17 millions 100.000 francs. »

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. En novembre 1947, à Marseille, le carnet de tickets de tramway est passé de 35 à 50 francs, malgré les énergiques protestations de la population. Les salaires des travailleurs n'ayant pas été revalorisés au niveau du coût de la vie, cette augmentation du prix des transports s'est traduite par une diminution du nombre des voyageurs, d'où une aggravation du déficit. Voilà la cause du déséquilibre encore plus grand du budget des tramways. Ce n'est point dans l'augmentation du salaire du personnel qu'il faut le chercher, mais dans les restrictions plus grandes que s'imposent les usagers dans l'emploi des moyens de transports urbains.

Aujourd'hui, le ministre des travaux publics propose, comme seule solution au déficit accru, de porter le carnet de tickets de tramway de 50 à 70 francs. C'est retourner aux mêmes erreurs; c'est ignorer les conditions de vie des travailleurs. Comment la classe ouvrière, les employés, les petits rentiers, les fonctionnaires, les petits commerçants et leur famille vont-ils pouvoir faire face à cette nouvelle augmentation des transports locaux ? C'est impossible.

Depuis quelques mois, le coût de la vie monte d'une façon catastrophique — le mot n'est pas trop fort; les charges fiscales pèsent de plus en plus lourdement sur le budget de tous les travailleurs et le Gouvernement actuel veut imposer cette hausse nouvelle à des budgets familiaux qui permettent seulement un niveau de vie qui atteint à peine la moitié de celui d'avant-guerre. C'est inacceptable.

Aujourd'hui même, à Marseille, les employés des tramways, solidaires des usagers, font une grève de protestation de vingt-quatre heures. Dans la métallurgie, sur le port, dans de nombreuses entreprises, des arrêts de travail témoignent du mécontentement provenant de l'impossibilité où sont les travailleurs de supporter les nouvelles hausses. Les ménagères signent en masse des pétitions; la population s'insurge contre la gestion municipale du maire R. P. F., complice de cette augmentation.

Je demande à M. le ministre et au Gouvernement d'envisager une solution différente de celle qu'une agence d'information nous relate; M. le ministre aurait, en effet, offert par télégramme à la municipalité marseillaise une solution que je considère comme un véritable ultimatum.

Car il est dit: « Augmentation des tarifs ou arrêt total du trafic ». Le télégramme demande même aux conseillers municipaux de prendre la responsabilité de cette deuxième solution.

Le trafic des tramways, trolleybus et autobus — M. le ministre ne peut l'ignorer — est indispensable à la vie de notre grand port. Il doit aussi savoir qu'une nouvelle augmentation ne peut être supportée par la population.

C'est l'Etat qui est responsable de la mauvaise gestion de l'ancienne compagnie des tramways, de la gestion déficitaire de l'actuel séquestre. Il doit donc couvrir le déficit et donner à la ville, selon le contre-projet déposé par le groupe communiste au conseil municipal, la possibilité de gérer l'exploitation des transports locaux, dans l'esprit du projet de loi qui a été déposé à l'Assemblée nationale sur les régies municipales.

L'Etat, responsable du déficit, doit prévoir au chapitre 512 une subvention pour assurer le fonctionnement de ce service de transports, dont l'arrêt mettrait en péril la vie même de notre port, qui est le premier port de France, et qui doit rester le premier port méditerranéen.

Nous sommes étonnés de l'ultimatum de M. le ministre des transports qui doit connaître, nous le répétons, l'état lamentable des budgets familiaux qui ne pourraient actuellement supporter une nouvelle aggravation du prix des transports. Nous demandons instamment que l'aide de l'Etat intervienne rapidement pour régler cette question très importante. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je répondrai immédiatement que l'augmentation des tarifs prévue pour Marseille à partir d'aujourd'hui sera appliquée et, en aucun cas, retardée. (*Très bien! très bien! et applaudissements à gauche et au centre.*)

En effet, le budget des tramways de Marseille est en déficit de 45 millions par mois. Les municipalités successives de Marseille ont toujours refusé — il faut dire d'ailleurs que le budget de la ville de Marseille justifiait dans une certaine mesure cette position — de concourir si peu que ce soit aux charges de ce déficit.

Dans ces conditions, pendant un certain temps l'Etat a fait les avances nécessaires. Mais il est venu un moment où le ministre des finances a estimé légitime de mettre fin à ce régime anormal.

C'est alors que j'ai envoyé un inspecteur général à Marseille afin de faire sur place une enquête sur les conditions d'exploitation. Il a reconnu que ces conditions n'étaient pas parfaites, et j'ai accepté très volontiers, pour ma part, le projet de la municipalité de Marseille tendant à la mise en régie de la compagnie des tramways.

Mais cet inspecteur général m'a fait valoir qu'en tout état de cause, quelle que fût la solution qui serait adoptée plus tard, il était indispensable, dans l'immédiat, de décider une augmentation provisionnelle, que nous avons fixée à 40 p. 100 pour le tarif ordinaire et à 20 p. 100 pour le tarif ouvrier, ce qui représente, tout de même, une augmentation assez modérée.

Cette augmentation devait être appliquée le 1er juillet. J'en ai retardé l'application au 15 août, de façon à donner le temps nécessaire au conseil municipal de Marseille pour entrer davantage dans la voie de la régie. Je l'ai retardée une fois de plus de quatre jours. Mais le moment est venu de l'application et il est impossible de prévoir un nouveau délai.

Toutefois, j'ai voulu tenir compte de la situation réelle des tramways de Marseille et de la condition des travailleurs marseillais, dont un grand nombre, m'a-t-on signalé, ressemblant en cela aux travailleurs parisiens, sont obligés, pour se rendre à

leur travail, de prendre deux tramways successifs. De ce fait, l'augmentation leur paraitrait particulièrement lourde.

Hier, une délégation du conseil municipal de Marseille, conduite par Mme Rapuzzi, est venue me rendre visite et m'a demandé d'intervenir dans ce sens.

J'ai accepté qu'à partir de la semaine prochaine — le temps de mettre sur pied la nouvelle organisation — un nouveau système de correspondance soit créé, de façon à avantager les ouvriers qui sont obligés de prendre deux tramways successifs

Ainsi pour cette catégorie de travailleurs, l'augmentation de 20 p. 100 des tarifs sera compensée par l'avantage provenant de ce nouveau système de correspondance. Il n'y aurait donc pas, pour eux, d'augmentation du prix de transport; un effort aurait été ainsi entrepris pour les plus désavantagés. Je ne peux faire davantage.

Je déclare immédiatement que je considère comme assez déplaisant les menaces que certains adressent au Gouvernement, en une matière comme celle-là.

Il n'est pas question de susciter des mouvements de rue ou de renverser des tramways parce que l'on décide une augmentation de tarifs, imposée par la situation budgétaire de la compagnie. J'ai fait la même opération dans cinquante villes de France. Certes, les conseils municipaux et les populations n'en ont pas été enchantés; je le conçois fort bien. Mais, partout, on a été raisonnable et je suis persuadé que si la population marseillaise ne subissait pas certaines excitations, elle le serait tout autant.

M. Jean Julliot. Très bien!

M. le ministre. En ce qui concerne les travailleurs des tramways, dont vous avez dit tout à l'heure qu'ils faisaient une grève de solidarité, je me permets de déclarer à cette assemblée qu'ils ont pris cette attitude pour demander une augmentation de salaires qui, par voie de conséquence, entraînera une nouvelle augmentation du prix des transports. C'est une conception un peu particulière de la solidarité! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Les aménagements prévus ne nous satisfont pas. L'augmentation du prix des transports va accroître encore le déficit, car la population marseillaise utilisera moins fréquemment le tramway, et je m'élève contre l'affirmation de M. le ministre que les salaires, d'ailleurs insuffisants, des employés des tramways seraient la cause de l'augmentation prévue des transports.

M. le ministre a parlé de l'important déficit budgétaire de la ville de Marseille.

Je voudrais simplement rappeler que ce déficit budgétaire est dû, en grande partie, au régime exceptionnel qui avait été imposé par M. Daladier à la ville de Marseille par un décret de septembre 1938.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 512 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 512 est adopté.*)

5e partie. — Dépenses diverses.

M. le président. « Chap. 600. — Frais de justice et de réparations civiles, 90.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 601. — Remboursement d'avances pour les travaux d'amélioration des ports maritimes et des prestations en nature des voies navigables et des ports maritimes, 2.958.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 603. — Participation de l'Etat à des études et travaux des chemins de fer, 150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 604. — Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des pensions et rentes d'accidents acquises avant le 11 novembre 1918 sur l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine, 12.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 605. — Retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — Versements à effectuer par l'Etat en exécution des lois des 22 juillet 1922 et 31 mars 1928 et de l'ordonnance du 2 décembre 1944, 1.620.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 606. — Participation de l'Etat à la constitution de retraites des agents des chemins de fer révoqués à la suite de la grève de 1920 sans droit à pension et non réintégrés en raison de leur âge ou de leur état de santé, 562.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 611. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 612 — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 613. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

TITRE II. — LIQUIDATION DES DÉPENSES RÉSULTANT DES HOSTILITÉS

« Chap. 700. — Dépenses de personnel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers, 106.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 701. — Dépenses de matériel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers, 32 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 703. — Entretien des prisonniers de guerre de l'Axe. » — (Mémoire.)

« Chap. 704. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 705. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

Nous en avons terminé avec le budget des travaux publics et des transports.

L'Assemblée acceptera sans doute de suspendre la séance pendant quelques instants ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures, est reprise à dix-huit heures trente minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Aviation civile.

M. le président. Il va être procédé à l'examen des crédits du ministère des travaux publics, aviation civile et commerciale.

La parole est à M. Jean-Marie Thomas, rapporteur.

M. Jean-Marie Thomas, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, le budget de l'aviation civile et commerciale qui nous est soumis pour 1948 est, en somme, la reconduction, sans augmentation réelle, du budget de 1947.

En effet, en 1947, les crédits ouverts s'élevaient à 4.212 millions de francs en chiffres ronds; ceux qui vous sont proposés par la commission des finances du Conseil sont de 5.166 millions de francs, augmentation qui correspond à peine à l'incidence de l'augmentation des prix.

Cependant, et je le dirai brièvement mais avec force, la commission des finances pense que c'est le budget sur lequel nous devrions faire porter un effort tout particulier. Il s'agit, en effet, du développement d'une chose tout à fait nouvelle, l'aviation civile et commerciale, qui est en plein essor.

Ce n'est pas seulement, comme nous l'avons déjà dit l'année dernière et comme tous les orateurs l'ont souligné, ce n'est pas seulement une aviation française mais une aviation impériale nous permettant de rester en contact étroit avec les territoires de l'Union française. C'est aussi une aviation internationale. Il y a, vous le savez, un certain caractère de réciprocité entre la France et les pays étrangers du point de vue de l'aviation. Si nous voulons que nos avions étrangers survolent notre sol et fréquentent nos aérodromes, il faut que nous ayons des aérodromes bien aménagés et que la sécurité aérienne soit assurée d'une façon parfaite.

Ce caractère de réciprocité qui nécessite un équipement suffisant pour que les échanges entre la France et l'étranger puissent se produire, se manifeste en particulier dans l'organisation internationale de protection météorologique, d'aide à la navigation aérienne et de sauvetage en mer qui fonctionne dans l'Atlantique et comporte treize stations météorologiques qui, par des accords internationaux, sont réparties entre huit Etats, à raison de sept stations pour les Etats-Unis, d'une pour le Canada, de deux pour le Royaume-Uni, d'une pour la Belgique et pour les Pays-Bas, d'une pour la France, etc.

Outre la station sur l'Atlantique Nord, la France assure aussi le fonctionnement d'une station sur l'Atlantique Sud, pour la ligne Dakar-Natal et Rio de Janeiro, et, pour garantir le fonctionnement de ces deux stations, des navires ont été achetés et équipés.

Il est particulièrement nécessaire de développer l'équipement de nos aérodromes et d'assurer d'une façon précise, parfaite, la sécurité aérienne. Or, cette sécurité aérienne demande d'abord un matériel suffisant qu'il est difficile d'acquérir avec les crédits mesurés qui sont inscrits au budget.

Je suis sûr d'ailleurs que le ministre des travaux publics est le premier ennuyé d'être obligé de se restreindre aux crédits que les difficultés de l'heure font si

mesquins par rapport à des intérêts aussi grands. Mais il faut tenir compte aussi de la qualité du personnel spécialisé, radios météorologistes et autres, qui est employé sur ces aérodromes.

Il n'est point question, pour la commission des finances, de demander que l'on revienne sur le reclassement des fonctionnaires et sur les parités qui ont été récemment établies. Mais il est tout de même des faits que nous avons le devoir de vous soumettre et de regarder en face.

Le recrutement du personnel spécialisé devient de plus en plus difficile. Récemment, pour l'emploi d'opérateurs radios, sur 1.050 emplois offerts, il n'a pu être procédé qu'à 297 nominations, et, par ailleurs, depuis le 1er janvier 1948, il y a eu 142 démissions parmi le personnel des services des télécommunications et 38 au service des ports aériens et de la circulation aérienne.

Autrement dit, recrutement difficile parce que traitements insuffisants. Et quand, au bout d'un an ou deux ans, nous avons formé des spécialistes qui sont tout à fait au courant de leur métier, ils nous quittent pour aller s'embaucher dans les compagnies privées, en particulier à Air-France où les salaires sont supérieurs à ce que nous pouvons leur offrir.

C'est pourquoi nous pensons qu'il est nécessaire d'envisager la création d'une prime que l'on pourrait appeler prime de sécurité aérienne, mais qui serait accordée en raison des conditions particulières et des responsabilités qui sont affectées aux emplois dont je viens de parler. Cette indemnité entrerait dans le cadre de l'article 31 de la loi du 19 octobre 1946 qui prévoit que sont interdites toutes indemnités, « à l'exception de celles représentatives de frais ou destinées à payer les travaux supplémentaires effectifs justifiés... » — ce passage de l'article 31 s'applique parfaitement à la situation du personnel dont je parle — « ... par des sujétions ou des risques inhérents à l'emploi, présentant un caractère de prime d'expatriation. »

J'insiste donc, au nom de la commission, pour que cette question soit étudiée avec soin et que cette prime de sécurité créée dans le cadre de l'article 31 puisse être accordée afin que nous ayons un bon recrutement et, qu'ayant formé des spécialistes, nous puissions ensuite les conserver.

Un autre point sur lequel la commission des finances m'a demandé d'insister, et je vais le faire brièvement, c'est la nécessité de développer les sports aériens.

Les crédits qui sont actuellement accordés aux aéroclubs, quand on sait ce que peut coûter l'heure de vol, sont véritablement insuffisants pour les cours de pilotage.

Les crédits accordés sont au total, pour l'aviation légère et sportive, de 38 millions dont, pour les primes de rendement des aéroclubs, 9.800.000 francs; subvention à la fédération nationale, 2.600.000 francs; subventions pour les associations des sports aériens, 10.800.000 francs.

La plupart de nos aéroclubs travaillent dans des conditions extrêmement difficiles, et ceux qui fonctionnent bien ne peuvent le faire que grâce au dévouement de leurs dirigeants qui ont su s'y donner cœur et âme, et qui parfois même y contribuent de leurs deniers ou ont su trouver des concours autour d'eux et qui, d'autre part, ont suscité un certain élan parmi la jeunesse.

Mais si l'on veut que les sports aériens soient pratiqués par des jeunes gens de condition modeste, il est absolument nécessaire d'accorder des crédits plus importants.

Je n'insiste pas sur un problème que nous avions abordé l'année dernière et dont il s'est avéré à l'usage que sa pratique pourrait présenter quelques inconvénients et son contrôle quelques difficultés: je veux parler de la détaxe sur l'essence qui diminuerait le prix de l'heure de vol. Mais si l'on ne veut pas détaxer l'essence, ce qui se fait pourtant pour la batellerie, sauf erreur de ma part, il faut prévoir une augmentation substantielle des subventions accordées aux aéro-clubs.

Enfin, ma dernière remarque sera pour faire compliment au secrétariat d'Etat à l'aviation civile et commerciale et au ministère des travaux publics qui le supervise, pour la façon dont sont employés les crédits. Nous avons eu l'occasion de nous en rendre compte. La commission des finances, en effet, m'avait chargé d'effectuer une enquête sur les aérodromes, en particulier sur celui d'Orly. Comme je l'ai dit à la commission, et quoique cela ne rentre pas exactement dans le cadre de ce budget, je peux dire que les plans sont établis de façon sérieuse, que les constructions, que l'on fait pas tranches, s'intègrent dans un plan d'ensemble et que les crédits sont employés au mieux.

Nous soulignons au passage avec plaisir que l'aviation civile a regroupé ses services dans un immeuble de la rue de la Convention, ce qui a permis de libérer — j'en ai mis la liste dans mon rapport — un certain nombre de locaux occupés dans Paris. De tels résultats sont assez rares, dans les administrations, pour que nous le soulignions au passage et que nous en félicitions l'aviation civile et commerciale.

Mes dernières paroles seront pour dire que nous sommes tout à fait satisfaits de la façon dont l'aviation civile et commerciale a compris son rôle, que nous regrettons que les crédits ne soient pas plus importants, et que — j'ai oublié de le souligner et je le dis dans une incidente — et aussi que le statut de l'aviation marchande, qui aurait dû précéder le statut d'Air-France, mais qui, en tout cas, devait le suivre de très près, comme on nous l'avait promis, ne soit pas encore promulgué. J'espère que ce sera bientôt chose faite.

Bien entendu, M. le ministre dira qu'il l'a déposé devant le Parlement et que c'est au Parlement de s'en saisir et de faire toute diligence. Nous attendons le vote de ce statut de l'aviation civile qui s'impose, et nous espérons qu'il permettra de mettre des crédits plus importants à la disposition de notre aviation civile qui a montré ce qu'elle était capable de faire pour la grandeur de la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Monsieur le ministre, je n'ai que deux observations à faire.

La première — et je rejoins la commission des finances — est une observation qui doit vous faire plaisir, puisque la commission des moyens de transport se trouve d'accord avec celle des finances pour souhaiter que vous puissiez, l'année prochaine, apporter au Parlement un budget qui permette de payer convenablement le personnel de vos services quand il a des responsabilités réelles.

Nous croyons savoir que vous ne trouvez pas actuellement le personnel qui vous est nécessaire, en particulier pour la sécurité aérienne, pour la météorologie et pour l'ensemble des bases.

Dans les chiffres que vous m'avez vous-même donnés, il est certain qu'un traitement de 12.000 francs C. F. A. n'incite pas un jeune homme à partir vers des territoires qu'il estime lointains. Il est donc nécessaire d'envisager, dans l'avenir, des augmentations de traitements qui pourraient consister en une double indemnité : d'une part, une indemnité d'expatriement pour ceux que l'on oblige à quitter l'endroit quel qu'il soit où se trouve leur famille, et d'autre part — la commission y tient beaucoup, et nous vous l'avons dit — des indemnités de responsabilité. Il est tout à fait anormal, comme nous l'avons constaté nous-mêmes, que des jeunes gens qui ont un service fatigant et qui assurent personnellement l'atterrissage de quantités de gros avions internationaux sur l'aérodrome d'Orly, se trouvent avoir les mêmes traitements que ceux qui, à côté d'eux, ont des métiers sans responsabilité. Il n'y a à peu près aucune différence de traitements entre les deux.

Actuellement, le pilote d'un « Constellation » ou d'un appareil de ce type faisant quatre fois par mois le trajet Paris-New-York, c'est-à-dire deux aller et retour, a un traitement total, avec ses indemnités, de l'ordre de 120 à 140.000 francs par mois. Personnellement, je ne vois à cela aucun inconvénient. Il est logique que ces pilotes, étant donné leurs responsabilités, les risques qu'ils encourent et la concurrence internationale, perçoivent ce traitement. Permettez-moi cependant de vous dire que, pour celui qui, par brume ou par mauvais temps, à Orly par exemple, assure la sécurité de tous les avions qui se posent et ne perçoit que 16.000 francs par mois, il y a une injustice qu'il faudra un jour ou l'autre réparer sous la forme d'une prime de responsabilité à donner au personnel préposé à la sécurité aérienne, soit par le radar, soit par des appareils analogues qui permettent l'atterrissage dans de bonnes conditions des avions de tous les pays du monde qui viennent se poser à Orly.

Il est nécessaire que vos services étudient et soumettent au Parlement, pour le budget de l'année prochaine, un système permettant de donner des primes à ceux qui assurent, au même titre que les pilotes et quelquefois dans des circonstances assez difficiles, la sécurité des avions qui atterrissent sur le territoire français.

D'autre part, vous nous demandez, cette année, la même indemnité et la même subvention que l'année dernière pour la compagnie Air-France, soit 800 millions auxquels viennent s'ajouter 70 millions pour la ligne des Antilles.

Une assemblée parlementaire n'est pas un lieu convenable pour critiquer la gestion ou le fonctionnement d'une société comme Air-France. Ces débats doivent se faire entre les ministres et la commission compétente et nous n'avons pas à rendre publiques les observations que nous avons à faire. Je dois dire, cependant, que dans l'exploitation d'Air-France, on pourrait,

je crois, obtenir un meilleur rendement du matériel.

Actuellement, sur certaines lignes, on utilise les avions, en pratique, cinq à six heures sur vingt-quatre, alors que les Américains sont arrivés à onze heures sur vingt-quatre, en moyenne, pour les avions « voyageurs » et à treize heures sur vingt-quatre pour les avions « marchandises ».

Je crois qu'il y a un très gros effort à faire, lié d'ailleurs à la première question que j'ai posée, celle d'un personnel d'entretien et d'un personnel de bases de meilleure qualité et mieux rémunéré, pour permettre à ceux qui volent d'avoir toujours des appareils en excellent état.

Il y aurait pas mal d'observations à faire sur le fonctionnement de la société Air-France. Si vous le permettez, monsieur le ministre, je vous les exposerai en même temps qu'à M. le président d'Air-France.

Je tiens à dire que nous sommes heureux de voir M. Max Hymans, qui a fait un très gros travail lorsqu'il était secrétaire d'Etat à l'aviation civile, prendre la présidence d'Air-France.

Tous, quelle que soit notre opinion politique, nous souhaitons que la société nationale Air-France devienne de plus en plus la représentante officielle de la France dans le ciel du monde. Pour cela, le Parlement vous aidera de toutes ses forces. Nous vous communiquerons toutes nos observations et, peut-être, nos jugements sur les erreurs d'administration de cette société. En tous cas, nous souhaitons — cela a été le sentiment unanime de la commission des transports, lorsqu'elle en a discuté — qu'Air-France puisse vivre et que cette subvention de 800 millions soit diminuée les années suivantes, parce qu'elle aura réussi, par son service commercial, par son développement et par la satisfaction qu'elle aura donnée à ses passagers, je ne dis pas à équilibrer son budget, mais à se rapprocher de cet équilibre.

M. Jean Jullien. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jean Jullien.

M. Jean Jullien. Monsieur le ministre, je voudrais compléter quelques-unes des observations de M. le rapporteur et celles de M. le président de la commission des transports, en insistant particulièrement d'abord sur cette prime de sécurité que nous avions discutée l'année dernière dans cette enceinte même.

Il y a eu un changement de ministre, mais je ne crois pas qu'il y ait eu un changement de doctrine.

Permettez-moi de vous rappeler ces paroles de M. Jules Moch, ministre des travaux publics, à la séance du 17 juillet 1947:

« Je viens de passer l'après-midi à étudier le reclassement du personnel technique avec le vice-président du conseil chargé de la fonction publique. J'essaierai à la faveur de ce reclassement d'entraîner ces nouveaux corps, qui sont encore peu connus, dans le sillage des anciens corps techniques dont il faut revaloriser la fonction. »

Il s'agissait, en bref, à cette séance, de l'examen d'une proposition de résolution que j'avais déposée concernant l'organisation du contrôle aérien, d'après les procédés généraux employés dans le monde actuellement, et dans laquelle nous nous basions sur les résultats qui avaient été obtenus au Maroc et en Afrique du Nord.

Je me permettrai de vous rappeler les termes de cette résolution, espérant que M. le ministre des transports voudra bien considérer notre résolution comme étant celle d'une assemblée du Parlement français, et non pas un simple vœu de conseil général que le préfet considère avec beaucoup de bienveillance quand on le lui remet et qu'il range dans un tiroir à classement définitif une fois que les intéressés ont franchi la porte de son cabinet.

Nous disions dans cette résolution, qui a été votée à l'unanimité de ce Conseil, après un débat fortement technique:

« Le Conseil de la République demande au Gouvernement d'accorder à l'aviation civile les moyens qui lui permettront de parfaire au plus tôt l'organisation du contrôle de la navigation aérienne suivant les principes appliqués en Afrique du Nord. Elle l'invite à accorder, pour les quelque 200 postes de responsabilité intéressant le contrôle aérien, une prime de responsabilité proportionnée à l'importance du trafic et aux répercussions possibles des mesures commandées par ce personnel. »

Tout à l'heure, le rapporteur, faisant allusion à ces demandes de prime, parlait de l'article 31. J'insiste sur les derniers termes de cette proposition de résolution qui dit: « ...et aux répercussions possibles des mesures commandées par ce personnel ».

Je pense que vous devez avoir une petite note résumant les débats de la séance du 17 juillet et j'insiste sur le fait qu'une fausse manœuvre de la part d'un contrôleur de tour, une fausse manœuvre de la part d'un contrôleur de région aérienne peut coûter, dans le premier cas, 8, 10 ou 15 millions de réparation d'un avion, sans victimes heureusement, mais peut coûter, dans l'autre cas, un heurt d'avions en vol, ce qui représente les millions des appareils et les vies humaines des passagers transportés.

Il y a donc là, plus qu'on ne pourrait le croire à l'examen superficiel, quelque chose qui entre bien dans les prévisions de cet article 31. Or, en examinant le budget avec le plus d'attention possible, je n'y ai pas vu trace de l'établissement de cette prime de rendement.

Pour avoir été le créateur du Contrôle aérien français, je peux vous affirmer, monsieur le ministre, que peu de gens très compétents donnent, dans ce domaine, des résultats cent fois supérieurs à une équipe importante sans compétence. Or, la compétence est une chose qui se paye. Reprenant la parole de M. Moch, je vous demanderai de bien vouloir examiner si le classement du corps des contrôleurs aériens a vraiment été fait sur un plan où ils correspondent, par leur technicité, aux autres catégories de fonctionnaires. A mon avis, il est bien préférable d'établir des primes: premièrement, elles seront plus justes, puisqu'elles seront proportionnées au travail des agents; deuxièmement, les dépenses qu'elles entraîneront seront en rapport avec le bénéfice.

Je me permets de rappeler que dans l'exposé que je faisais, je signalais qu'il y a une taxe d'atterrissage proportionnelle au poids de l'avion et à l'importance de l'aérodrome. Sur ces taxes d'atterrissage on peut récupérer ces primes et, en conséquence, elles ne seront qu'une part de bénéfice, si nous voulons employer ce mot commercial, de l'activité mieux menée d'un aérodrome qui attirera les avions étrangers.

Je m'excuse d'avoir été un peu long sur ce point, sur lequel déjà deux orateurs avaient parlé. Mais c'est en technicien que je vous conjure de l'envisager avec beaucoup d'attention, car notre réputation de grande nation aérienne est absolument encore intacte dans le monde, mais ne s'y maintiendrait pas si les avions étrangers venant se poser en France ou circulant au-dessus du territoire ne trouvaient pas cette sécurité qui est la condition essentielle. Rappelez-vous, de 1942 à 1945, que sur toutes les routes des territoires où l'armée américaine combattait, on apercevait d'immenses pancartes portant les mots « sécurité d'abord ». Il faut que nos alliés aient l'impression que ce slogan, capital chez eux, est aussi très important en France.

Un deuxième point sur lequel je voudrais attirer votre attention est la question des sports aériens. On fait allusion souvent aux dépenses énormes que représentent les sports aériens. Permettez-moi de vous dire que nous pourrions nous orienter vers une aviation très économique et dont la valeur technique est indiscutable.

Je vous rappellerai que, non pas pour une raison d'économie, mais en vertu des clauses du traité de Versailles, l'Allemagne n'avait pas d'aviation de 1919 à 1932 et qu'elle fit du planeur. Au point de vue technique, ce sont les pilotes anciens élèves des écoles de planeurs qui, en 1939, équipaient toute l'aviation allemande. Nous ne pouvons pas dire que cette formation par les planeurs ait été mauvaise, car il est douloureux de constater que nous nous sommes heurtés à des pilotes de guerre de très grande classe.

Donc, la question de la valeur technique de la formation du pilote par le planeur ne peut pas être mise en doute. Or, permettez-moi de vous dire, pour avoir eu mon fils comme élève au centre national du Djebel Diss, qui, d'ailleurs, est une perfection d'organisation, que l'aviation de planeur ne coûte pas cher.

Elle ne coûte pas cher parce que l'entretien en est fait par les jeunes gens eux-mêmes: quelques mètres carrés de contreplaqué mis à la disposition d'une équipe d'élèves dévoués permet d'entretenir, sans aucune dépense autre que cette matière première et quelques pots de colle, les quinze à vingt planeurs nécessaires à un centre aussi actif que celui du Djebel Diss.

Par conséquent, développez énormément ce sport aérien du planeur. Il formera d'excellents pilotes, il ne coûtera pas cher et il fera entrer dans le domaine populaire le sens de l'aviation, c'est-à-dire cet acharnement à voler et cet enthousiasme qui a créé la grande lignée de tous nos aviateurs depuis 1914 jusqu'à l'époque actuelle.

Et puis vous aurez en outre l'avantage de ne pas avoir besoin de cette essence qui se paye en dollars et de ne pas être obligé de la détaxer, ce que vous repoussiez avec horreur en pensant au marché noir que ces détaxations entraînent.

Par conséquent, je crois qu'il serait intéressant de pousser à fond, dans le domaine des sports aériens, le développement des centres d'entraînement de vol à voile, afin que, plus tard, ayant de nouveau la richesse, la France ait constitué une pléiade de techniciens remarquables

du vol en lui-même, ce qui sera déjà de l'argent bien placé, et en même temps puisse donner satisfaction à tous ceux qui sont des passionnés de l'aviation et que la pauvreté du pays ne vous permet pas de servir actuellement.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre à quelques unes des observations qui ont été présentées.

La première et plus importante concerne la rémunération du personnel de l'aviation civile qui est chargé plus spécialement de la sécurité aérienne.

Le problème qui a ainsi été soulevé est extrêmement grave et j'ai déjà eu l'occasion à maintes reprises sur ce point de jeter un cri d'alarme. Le personnel tel qu'il est payé actuellement ne peut pas vivre dans des conditions normales, particulièrement lorsqu'il est envoyé dans les territoires d'outre-mer. Le résultat est que nous avons à faire face à de très nombreuses démissions et que si nous continuons dans la voie où nous sommes actuellement engagés, je dis qu'en moins de deux ans, la France ne sera plus capable d'assurer sa propre sécurité aérienne, ce qui est grave, et ne sera plus capable d'assurer la sécurité aérienne des avions étrangers survolant son territoire, ce qui est encore plus grave.

Le problème doit être résolu d'extrême urgence et je suis heureux que votre Assemblée veuille bien sur ce point m'appuyer, car, si on n'établit pas, dans le plus bref délai, cette prime de responsabilité et d'expatriement qui s'impose pour cette catégorie de personnel, nous irons incontestablement à une catastrophe.

Je tiens d'autant plus à défendre ce personnel devant cette Assemblée que je suis obligé de lui demander un sacrifice. Il est, en effet, impossible, pour un personnel chargé de la sécurité aérienne d'avoir les moyens d'action que peuvent posséder d'autres catégories de personnel. Je ne puis, pour ma part, même pas concevoir qu'un personnel chargé d'assurer la sécurité de vies humaines puisse se permettre de faire grève. (*Très bien!*) Par conséquent, à partir du moment où un personnel est privé de moyens d'action de cette nature, cela prouve qu'il a une responsabilité particulière, et j'estime que cette responsabilité doit être payée. C'est parfaitement logique, c'est parfaitement normal et je pense qu'aussi bien l'Assemblée que le Gouvernement sont de cet avis.

C'est pourquoi, fort de l'appui que vous avez bien voulu me donner, j'insisterai encore davantage dans les jours à venir pour mettre fin à une situation qui ne peut plus durer.

En ce qui concerne les observations qui ont été faites pour Air-France je remercie M le président de la commission des transports d'avoir bien voulu réserver certains points pour une discussion entre la commission et le ministre.

Je lui répondrai toutefois, puisqu'il a fait l'observation publiquement, qu'en ce qui concerne la rotation des avions d'Air-France, la rotation du matériel à l'heure actuelle est surtout limitée, non pas par une mauvaise organisation, mais par le manque total de pièces de rechange.

Ce manque de pièces de rechange fait que l'usure du matériel est relativement beaucoup plus grande, que les périodes de réparation sont beaucoup plus longues et, qu'en conséquence nous ne pouvons pas utiliser le matériel avec le même rendement que les compagnies américaines qui bénéficient de pièces de rechange et d'ateliers de réparation de beaucoup plus grande valeur.

Enfin, vous avez fait tout à l'heure, mon cher collègue, une observation extrêmement intéressante concernant les sports aériens et plus particulièrement l'utilisation du planeur. Jusqu'à présent, c'est la politique que nous avons déjà suivie au secrétariat général de l'aviation civile et commerciale. L'industrie française du planeur a fait un effort, les pilotes aussi, et le résultat, nous l'avons déjà aperçu dans les récentes compétitions internationales. La France, en effet, a plusieurs fois enlevé des premières places; il y a quelques jours, un de nos pilotes est arrivé à 200 mètres du record du monde du vol à voile, et s'il n'est pas monté plus haut, c'est parce qu'il ne disposait pas du masque à oxygène nécessaire; s'il l'avait eu, le record eût certainement été battu. D'autre part, nous avons soin d'ajouter que de nombreux pays étrangers sont en train de nous passer des commandes de planeurs. Je suis donc entièrement d'accord pour orienter notre aviation le plus possible dans ce sens. Cela est conforme à l'intérêt de l'aviation française et, en même temps, c'est un moyen extrêmement économique de former d'excellents pilotes.

J'aurais encore voulu dire un mot du matériel que nous utilisons pour les aéro-clubs. Ici je ne parle plus de planeurs, mais d'avions légers. Nous avons, par rapport à des promesses qui avaient été faites, un certain retard dans la mise en service de moteurs de 75 chevaux nécessaires pour l'équipement de nos aéro-clubs, et dont la consommation d'essence ne soit pas excessive. Ce retard est dû au fait qu'il a fallu un choix très sévère entre les différents matériels proposés. Il y avait une mise au point à faire, notamment parce que les avions proposés avaient une vitesse d'atterrissage de 90 kilomètres à l'heure, un peu supérieure à ce qui est requis pour assurer une sécurité suffisante.

C'est pourquoi nous avons un peu retardé cette mise en marche en vue d'assurer, ce qui à nos yeux est essentiel, la sécurité absolue des utilisateurs.

Je suis convaincu comme vous que nous avons fait un pas en avant dans la voie de la formation des pilotes par le développement de l'aviation légère et sportive. C'est le seul moyen d'assurer une formation que le temps de service militaire ne permet pas d'assurer en raison de la situation financière.

Je serai toujours très heureux si le Parlement veut bien approuver les demandes de crédits que je proposerai au titre de l'aviation légère et sportive, ces demandes étant d'ailleurs inférieures à ce que je souhaiterais personnellement.

M. le président. La parole est à M. Jullien.

M. Jean Jullien. Monsieur le ministre, j'ai noté avec beaucoup de satisfaction la réponse que vous venez de faire particulièrement sur la question de l'aviation sportive. Mais permettez-moi de le dire, j'aimerais mieux que nous ne battions pas des records mondiaux pendant quelque temps, mais que nous formions cette pléiade — car c'est exprès que j'ai employé ce mot — et je crois que nous enrichirons la France en même temps que nous ferions plaisir à notre jeunesse en formant, par exemple, deux ou trois mille pilotes de planeurs en une année plutôt qu'en ayant battu un record.

Certes, vous vous préoccupez là de la vente de nos planeurs. Je sais que dans ce domaine les derniers modèles sortis par nos usines de construction sont nettement d'une classe supérieure à la plupart des modèles qui existent dans le monde.

Ceci est indéniable; le record dont vous nous avez parlé tout à l'heure en est une preuve tangible.

Mais donnez donc davantage de planeurs 15 A ou de planeurs C 800 qui sont — je vais employer une expression triviale d'aviateurs — de bonnes casseroles avec lesquels les jeunes gens pourront bien marcher: ils deviendront des pilotes jusqu'à la lettre D sur ce matériel, car toutes les performances normales pour les brevets B peuvent y être exécutées.

Comme ces planeurs ne nous coûtent pas cher et comme ils sont très simples et que leur entretien peut être fait à bon marché, nous ne battrons peut-être pas de records d'altitude ou de durée mais nous obtiendrons le record du nombre des pilotes de planeurs dans le monde entier. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Nous abordons l'examen des chapitres de l'état A.

III. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE.

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du personnel titulaire de l'administration centrale, 34.250.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Sur le chapitre 100 je ne renouvelle pas la discussion, ayant été battu tout à l'heure.

Je m'incline, mais je fais les réserves d'usage.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 100.

(*Le chapitre 100 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 101. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale ou mis à sa disposition, 12.735.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Traitements du personnel du cadre complémentaire de l'administration centrale, 1.052.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 28.531.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 10.945.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Indemnités et allocations diverses au personnel de l'administration centrale et au personnel détaché à l'admi-

nistration centrale, 3.506.000 francs. — (*Adopté.*)

« Chap. 130. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Traitements du personnel administratif et maîtrise, 45.152.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 131. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel administratif et de service, 3.860.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 132. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Traitements du personnel du cadre complémentaire, 2.390.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 133. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires du personnel auxiliaire, 61.368.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 134. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel auxiliaire et aux agents du cadre complémentaire, 4.787.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 135. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires du personnel ouvrier, 246.658.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 136. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel ouvrier, 6.908.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 137. — Ports aériens et circulation aérienne. — Traitements du personnel spécialiste, 571.512.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 138. — Groupement aérien du ministère. — Rémunération du personnel contractuel, 39.177.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 139. — Service de l'aviation légère et sportive. — Rémunération du personnel contractuel, 67.273.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 140. — Ports aériens et circulation aérienne. — Indemnités, 130.560.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 141. — Télécommunications et signalisation. — Traitements du personnel spécialiste. »

« Chap. 142. — Télécommunications et signalisation. — Rémunération du personnel contractuel, 31.346.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 143. — Télécommunications et signalisation. — Indemnités. »

« Chap. 144. — Météorologie nationale. — Traitements du personnel spécialiste, 298.687.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 145. — Météorologie nationale. — Rémunération du personnel contractuel, 6.344.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 146. — Météorologie nationale. — Indemnités, 38.128.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 147. — Bases aériennes. — Traitements du personnel spécialiste, 126 millions 576.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 148. — Rémunération du personnel contractuel, 73.784.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 149. — Bases aériennes. — Indemnités, 3.057.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 150. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 12.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 163. — Attachés civils de l'air. — Traitements et salaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 164. — Attachés civils de l'air. — Indemnités. » — (Mémoire.)

« Chap. 165. — Indemnités de résidence, 124.040.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 166. — Supplément familial de traitement, 18.836.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 167. — Indemnités pour difficultés administratives dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, 2.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 168. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée, 2.427.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 169. — Application de la réglementation relative aux fonctionnaires suspendus de leurs fonctions. » — (Mémoire.)

« Chap. 170. — Rappels de rémunération aux fonctionnaires réintégrés. » — (Mémoire.)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 301. — Matériel de l'administration centrale, 10.580.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 318. — Remboursement de frais de déplacements et de missions, 97 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 319. — Fonctionnement du groupement aérien du ministère. — Carburants et ingrédients, 65 millions de francs. — (*Adopté.*)

« Chap. 320. — Service de l'aviation légère et sportive. — Matériel et dépenses de fonctionnement, 46.860.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3202. — Service de l'aviation légère et sportive. — Entretien et réparation des matériels volants, 141 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 321. — Ports aériens et circulation aérienne. — Matériel et frais de fonctionnement, 193.730.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 322. — Télécommunications et signalisation. — Matériel et frais de fonctionnement, 120.288.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 323. — Météorologie nationale. — Matériel et frais de fonctionnement, 230 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 324. — Bases aériennes. — Matériel et frais de fonctionnement, 23 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 325. — Personnel militaire. — Alimentation, 3.748.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 326. — Personnel militaire. — Habillement et campement. — Couchage et ameublement, 562.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 334. — Ecoles de l'aviation civile, 276.214.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 336. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence, 5 millions 140.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 337. — Loyers et indemnités de réquisition. — Frais de remise en état d'immeubles déréquisitionnés, 35.724.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 339. — Payements à l'Imprimerie nationale, 3.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 340. — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique, 291 millions 960.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 341. — Acquisition de véhicules automobiles, 6.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 342. — Entretien et fonctionnement des véhicules automobiles, 219 millions 705.000 francs. »

Sur le chapitre 342, la parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Sur le chapitre 342 je demande à la commission des finances d'être un peu moins sévère. Les voitures dont il s'agit sont des voitures de service et non de tourisme. Si la commission des finances voulait bien me faire une réduction un peu inférieure, j'accepterais ce qu'elle me proposera.

M. le rapporteur général. La commission, se rappelant que M. Pineau a été rapporteur général à l'Assemblée nationale, se montrera moins sévère en acceptant le chiffre de 224.705.000 francs.

M. le président. Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix le chapitre 342 au chiffre de 224.705.000 francs, rétabli par la commission.

(*Le chapitre 342, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 343. — Congrès et missions à l'étranger, 21.285.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 344. — Réparations et entretien des matériels aéronautiques et nautiques, 40 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 345. — Entretien des immeubles, 35 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 352. — Travaux d'entretien des bases aériennes, 191 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales, 141.137.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4002. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de sécurité sociale. » — (Mémoire.)

« Chap. 401. — Œuvres sociales, 31 millions 850.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

« Chap. 500. — Subventions diverses, 38.521.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 513. — Propagande. — Récompenses, 6 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 519. — Exploitation des lignes aériennes françaises, 800 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5192. — Couverture de l'exploitation de la ligne aérienne France-Antilles par la compagnie Air France, 70 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Frais de justice et réparations civiles, 8 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 610. — Informations générales en France et à l'étranger, 5 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 611. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 612. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 613. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Radiodiffusion française.

M. le président. Nous en arrivons au budget annexe de la radiodiffusion française.

La parole est à M. Minvielle, rapporteur.

M. Minvielle, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, tel qu'il vous est proposé par votre commission des finances, le budget de la radiodiffusion française présente une augmentation de plus d'un milliard sur le chiffre des dépenses votées au titre de l'année 1947. Ce supplément de crédits a pour justification essentielle le relèvement des traitements et salaires et l'augmentation du prix du matériel et de l'électricité.

En contre partie, et suivant des prévisions raisonnables, l'encaisse provenant de la taxe sur les postes récepteurs permet d'équilibrer les dépenses. Sur ce point, la commission des finances a enregistré l'heureuse activité des services de perception et de contrôle de la taxe; il est admis, en effet, que 92 p. 100 des postes déclarés supportent actuellement l'impôt.

Par contre, le service de recherche des postes clandestins, dont le nombre est évalué à deux millions, est dépourvu de moyens efficaces. A l'occasion de l'examen du budget de 1947, votre commission avait signalé la nécessité de récupérer l'impôt sur ces postes non déclarés, d'abord, parce qu'il s'agit d'une mesure d'équité, ensuite, parce que, d'après les bases actuelles d'imposition, le Trésor se trouve frustré de près de 750 millions. Il ne semble pas qu'on ait tenté de trouver une solution en dehors de la prospection qui est actuellement exercée par un service de recherche trop insuffisant. L'utilisation de certains services des postes, télégraphes et téléphones et d'Electricité de France pourrait, à n'en pas douter, concourir à la découverte des fraudeurs. Il devrait être possible d'obtenir un accord dans ce but, entre les administrations intéressées. C'est pourquoi l'attention du Gouvernement est à nouveau attirée sur ce point.

Après avoir tenu compte de l'effort méritoire réalisé par la radio dans le domaine de la reconstruction et de l'amélioration de son réseau, et appréciant les économies obtenues par la compression de personnel ainsi que par le regroupement sérieusement amorcé des services, votre commission n'a apporté que de légères modifications aux chiffres des crédits adoptés par l'Assemblée nationale.

Elle formule le vœu que, dans l'immédiat, la radiodiffusion produise un effort sérieux pour une amélioration toujours plus grande tant du point de vue technique que du point de vue artistique. Elle souhaite qu'un avenir prochain permette la réalisation de la maison de la radio dont l'utilité est unanimement reconnue. Elle espère enfin que rien ne sera négligé pour conserver à la France l'avance importante qu'elle possède en matière de télévision sur toutes les autres nations.

Ainsi la radiodiffusion nationale remplira son rôle d'information; elle aura son caractère éducatif et servira le rayonnement de la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous abordons l'examen des chapitres de l'état B.

DEPENSES

Dette publique.

« Chap. 1er. — Service des bons et obligations amortissables et des avances du Trésor, 37.961.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 2. — Remboursement au budget annexe des postes, télégraphes et téléphones des charges du capital investi en travaux de premier établissement de radiodiffusion, 7.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du personnel fonctionnaire de l'administration centrale et des services extérieurs régionaux, 312.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 101. — Emoluments du personnel contractuel de l'administration centrale et des services extérieurs régionaux, 96.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale et des services extérieurs régionaux, 47.077.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Services administratifs et techniques. — Indemnités, 47.040.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Emissions artistiques. — Traitements du personnel fonctionnaire administratif de l'administration centrale et des services extérieurs régionaux, 11.805.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Emissions artistiques. — Emoluments du personnel contractuel de l'administration centrale et des services extérieurs régionaux, 30.357.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 106. — Emissions artistiques. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale et des services extérieurs, 761.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 107. — Emissions artistiques. — Artistes et spécialistes sous contrat, 359.116.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 108. — Emissions artistiques. — Collaborations au cachet ou à la vacation, 414.739.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 109. — Emissions artistiques. — Indemnités, 3.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 110. — Services d'information. — Rémunération du personnel, 10.837.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 111. — Emission d'information. — Collaborations au cachet ou à la vacation, 183.775.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 112. — Emissions d'information. — Service des relations extérieures, 18 millions 121.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 113. — Emissions d'information. — Indemnités, 11.455.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 114. — Région d'Alger. — Emoluments du personnel et cachets, 102 millions 733.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 115. — Région de Tunis. — Emoluments du personnel et cachets, 56 millions 995.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 116. — Région de Brazzaville. — Emoluments du personnel et cachets, 26.785.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 117. — Indemnités du personnel des services d'outre-mer, 17 millions 754.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 119. — Cadre complémentaire. — Traitements, 108.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 120. — Indemnités de résidence, 62.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 121. — Supplément familial de traitement, 5.664.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 122. — Indemnités pour difficultés administratives dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, 1.412.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 123. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée, 1.296.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Indemnisation des fonctionnaires et agents licenciés dans les conditions prévues par la loi n° 47-1680 du 3 septembre 1947. » — (Mémoire.)

Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 300. — Dépenses d'entretien et de fonctionnement des services, 117.591.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Matériel d'exploitation technique et d'expérimentation, 415 millions 832.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Emissions artistiques. — Dépenses de matériel, 43.777.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Emissions d'information. — Dépenses de matériel, 32.670.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 304. — Loyers et indemnités de réquisitions, 52 millions 880.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Achat de matériel automobile, 1.469.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Entretien et fonctionnement du matériel automobile, 13.769.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Droits d'auteur et industrie du disque, 104.042.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 308. — Frais de réception et de représentation, 1 million de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 309. — Mécanographie des services de la redevance radiophonique, 31 millions 594.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 310. — Aménagement de locaux, 16 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales, 46.028.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 401. — Conventions avec les caisses d'allocations familiales, 42.950.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Service social, 14.589.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 403. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de sécurité sociale. » — (Mémoire.)

Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Frais judiciaires. — Accidents du travail. — Indemnités ou rentes pour dommages causés à des tiers. — Conseils et expertises, 900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 601. — Conférences et organismes internationaux, 9.955.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 602. — Participation de la radiodiffusion française à des entreprises et contributions à divers organismes étrangers de radiodiffusion, 60.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6022. — Participation à divers organismes d'outre-mer, 2 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 603. — Remboursement des services rendus à la radiodiffusion française, 215.367.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 604. — Emplois de fonds provenant de dons et legs ou recettes affectées. » — (Mémoire.)

« Chap. 605. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

Je donne lecture des chapitres de l'état B, recettes:

RECETTES

« Chap. 1er. — Versement du budget général pour dépenses d'exploitation, 3 milliards 010.454.000 francs. »

« Chap. 2. — Versement du budget général pour charges de capital, 45.464.000 francs. »

« Chap. 3. — Contribution du budget de l'Algérie, 25 millions de francs. »

« Chap. 4. — Contribution du budget de la Tunisie, 5 millions de francs. »

« Chap. 5. — Produit des émissions et des publications radiophoniques, 1 million de francs. »

« Chap. 6. — Produit des ventes d'objets et matières, 500.000 francs. »

« Chap. 7. — Produits des dons et legs, 500.000 francs. »

« Chap. 8. — Remboursement à la radiodiffusion française des services rendus par elle à des organismes publics ou privés et à la Société financière de radiodiffusion, 2.500.000 francs. »

« Chap. 9. — Revenu des locations de matériel et d'immeubles, 1 million de francs. »

« Chap. 10. — Revenu du portefeuille et des participations de toute nature. » — (Mémoire.)

« Chap. 11. — Fonds de concours, recettes d'ordre et produits divers, 1.500.000 francs. »

Nous en avons terminé avec l'examen du budget de la radiodiffusion.

— 5 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance:

A. — Demain, vendredi 20 août, matin, après-midi et soir, pour la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du budget des dépenses militaires pour l'exercice 1948 (air; constructions aéronautiques; discussion générale et articles de la loi).

B. — Le samedi 21 août, au matin, pour la discussion des budgets de la présidence du conseil, des postes, télégraphes et téléphones et de la caisse nationale d'épargne.

C. — Le lundi 23 août, l'après-midi pour la discussion des budgets des finances, de la marine marchande et des affaires étrangères, et en séance de nuit pour la discussion du budget de l'intérieur.

D. — Le mardi 24 août, matin, après-midi et soir:

1° Pour la discussion des conclusions du rapport fait par M. Le Sassier-Boisauné, au nom de la commission chargée d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République (n° 11 rectifié, année 1948);

2° Pour la discussion des budgets de l'industrie et du commerce, du travail, de la santé publique, des affaires allemandes et du haut commissariat en Sarre.

E. — Le mercredi 25 août, matin, après-midi et soir, pour la discussion des budgets des affaires économiques, de l'éducation nationale et des anciens combattants.

F. — Le jeudi 26 août, matin, après-midi et soir, pour la discussion des articles du projet de loi portant aménagement, dans le cadre du budget général pour l'exercice 1948, des dotations de l'exercice 1947, reconduites à l'exercice 1948, au titre du budget ordinaire (services civils) et des budgets annexes (dépenses ordinaires).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les propositions de la conférence des présidents sont adoptées.

La conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat:

A. — A l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la séance d'aujourd'hui 19 août:

1° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à fixer les contingents de décorations de la Légion d'honneur et de la médaille militaire avec traitement, des armées de terre, de mer, de l'air et du personnel militaire des services de la France d'outre-mer;

2° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'immunisation obligatoire de certaines personnes contre la variole, les fièvres typhoïde et paratyphoïde A et B, la diphtérie et le tétanos;

3° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à rendre applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, l'article 51 de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale;

4° La proposition de résolution de M. Rosset et des membres du groupe communiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour attribuer à tous les bénéficiaires de la retraite des vieux et de l'allocation temporaire une quantité minima de 500 kilogrammes de charbon à prix réduit.

B. — A l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la distribution du rapport:

1° La proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à l'érection d'un monument commémoratif au général Leclerc et instituant une souscription nationale à cet effet;

2° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédit au ministre de l'éducation nationale au titre de la célébration du centenaire de la mort de Chateaubriand;

3° La proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 10 de la loi validée n° 11, du 8 juin 1944, instituant un fonds de garantie des risques de guerre sur stocks de céréales et de farines.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 6 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. En conséquence, voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique vendredi 20 août 1948, à neuf heures et demie:

Vote du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, ayant pour objet de valider, en complétant certaines de ses dispositions, l'acte dit loi n° 4834 du 30 novembre 1941 relatif à l'aménagement et à l'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche (n°s 574 et 808, année 1948; M. Novat, rapporteur) (*sous réserve qu'il n'y ait pas débat*);

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du budget des dépenses militaires pour l'exercice 1948 (n°s 809 et 815, année 1948; M. Alain Poher, rapporteur général):

Air (M. Marc Gerber, rapporteur). constructions aéronautiques (M. Marc Gerber, rapporteur).

Articles du projet de loi.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures quinze minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 32 du règlement du Conseil de la République.

(*Réunion du 19 août 1948.*)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 19 août 1948, les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

Cette conférence a décidé que, pour le règlement de l'ordre du jour, les propositions suivantes seront soumises à l'approbation du Conseil de la République:

A. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du vendredi 20 août 1948, le matin l'après-midi et le soir, la suite de la discussion du projet de loi (n° 809, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du budget des dépenses militaires pour l'exercice 1948 (Air. — Constructions aéronautiques. — Discussion générale et articles de la loi).

B. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du samedi 21 août 1948, le matin, la discussion du projet de loi (n° 810, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, portant aménagement dans le cadre du budget général pour l'exercice 1948, des dotations de l'exercice 1947 reconduites à l'exercice 1948, au titre du budget ordinaire (services civils) et des budgets annexes (dépenses ordinaires):

Présidence du conseil;

Postes, télégraphes et téléphones;

Caisse nationale d'épargne.

C. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du lundi 23 août 1948, après midi, la discussion des budgets:

Finances;

Marine marchande;

Affaires étrangères.

Dans la soirée, la discussion du budget de l'intérieur.

D. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du mardi 24 août 1948, le matin, l'après-midi et le soir:

1° La discussion des conclusions du rapport fait par M. Le Sassier-Boisauné, au nom de la commission chargée d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République (n° 11 rectifié, année 1948);

2° La discussion des budgets:

Industrie et commerce;

Travail;

Santé publique;

Affaires allemandes et haut commissariat en Sarre.

E. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du mercredi 25 août 1948, le matin, l'après-midi et le soir, la discussion des budgets:

Affaires économiques;

Education nationale;

Anciens combattants.

F. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du jeudi 26 août 1948, le matin l'après-midi et le soir, la discussion des articles du projet de loi (n° 810, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, portant aménagement, dans le cadre du budget général pour l'exercice 1948, des dotations de l'exercice 1947 reconduites à l'exercice 1948, au titre du budget ordinaire (services civils) et des budgets annexes (dépenses ordinaires).

La conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat:

A. — A l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la séance d'aujourd'hui jeudi 19 août 1948:

1° Le projet de loi (n° 819, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à fixer les contingents de décorations de la Légion d'honneur et de la médaille militaire avec traitement, des armées de terre, de mer, de l'air et du personnel militaire des services de la France d'outre-mer;

2° Le projet de loi (n° 744, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'immunisation obligatoire de certaines personnes contre la variole, les fièvres typhoïde et paratyphoïde A et B, la diphtérie et le tétanos;

3° Le projet de loi (n° 572, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à rendre applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle l'article 51 de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale;

4° La proposition de résolution (n° 579, année 1948), de M. Rosset et des membres du groupe communiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour attribuer à tous les bénéficiaires de la retraite des vieux et de l'allocation temporaire une quantité minima de 500 kilogrammes de charbon à prix réduit.

B. — A l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la distribution du rapport:

1° La proposition de loi (n° 807, année 1948), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à l'érection d'un monument commémoratif au général Leclerc et instituant une sousription nationale à cet effet;

2° Le projet de loi (n° 640, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédit au ministre de l'éducation nationale au titre de la célébration du centenaire de la mort de Chateaubriand;

3° La proposition de loi (n° 658, année 1948), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 10 de la loi validée n° 11, du 8 juin 1944, instituant un fonds de garantie des risques de guerre sur stocks de céréales et de farines.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

FINANCES

M. Janton a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 640, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédit au ministre de l'éducation nationale au titre de la commémoration du centenaire de la mort de Chateaubriand.

MARINE ET PÊCHE

M. Denvers a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 821, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, portant organisation et statut de la profession de marayeur expéditeur.

M. Bocher a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 843, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier plusieurs conventions adoptées par la conférence internationale du travail (session maritime) en 1936 à Genève et en 1946 à Seattle.

M. Bocher a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 859, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant les dispositions des articles 116 et 119 de la loi du 13 décembre 1926 (code du travail maritime).

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du vendredi 13 août 1948.*

BUDGET ANNEXE DES CONSTRUCTIONS ET ARMES NAVALES

Page 2363, 3e colonne, après le chapitre 982 de l'état D, **rétablir** l'état C: « Recettes »:

RECETTES

1re SECTION. — EXPLOITATION

Recettes d'exploitation proprement dite.

« Chap. 10. — Entretien de la flotte et des matériels militaires, 8.003 millions de francs. »

« Chap. 11. — Travaux et fournitures en cession aux autres services de la marine, 500 millions de francs. »

« Chap. 20. — Constructions neuves de la flotte. — Refontes et armement, 4.213 millions de francs. »

« Chap. 31. — Remise en état de la flotte déréquisitionnée, 516 millions de francs. »

« Chap. 32. — Renflouements, 430 millions de francs. »

« Chap. 40. — Constructions neuves pour la marine marchande, 2.269 millions de francs. »

« Chap. 41. — Autres travaux de reconversion, 2.841.126.000 francs. »

« Chap. 45. — Augmentation des traitements, salaires, soldes et indemnités, 1.425 millions de francs. »

Produits divers.

« Chap. 50. — Recettes accidentelles à différents titres. » — (Mémoire.)

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du 17 août 1948.*

DÉFENSES MILITAIRES POUR L'EXERCICE 1948

Page 2447, 1re colonne, Recettes, 1re section:

Au lieu de: « Chap. 24 »,
Lire: « Chap. 22 ».

Page 2448, 2e colonne, Dépenses, 1re section, chapitre 192:

Au lieu de: « 116.000.000 »,
Lire: « 116.100.000 ».

Page 2454, 3e colonne, 6e alinéa à partir du bas:

Au lieu de: « II. — Dépenses de construction »,
Lire: « II. — Dépenses de reconstruction ».

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE
DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 19 AOUT 1948

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui desire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils reclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

EDUCATION NATIONALE

1179. — 19 août 1948. — **M. Jean Primet** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les déclarations de M. le président du conseil au cours de la discussion du projet de redressement économique et financier, concernant le « regroupement et les transferts » de membres de l'enseignement public ont inquiété nombre de défenseurs de l'école laïque, et demande si, à l'occasion de ce « regroupement et de ces transferts », le Gouvernement envisage de supprimer des postes de communes rurales dont la population scolaire est très réduite en raison de la concurrence d'écoles confessionnelles.

RÉPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

DEFENSE NATIONALE

1121. — **M. Auguste Sempé** signale à **M. le ministre de la défense nationale** la situation des officiers qui, se trouvant à la retraite, ont repris du service de 1939 à 1945, exposé que certains, durant cette période, ont été promus à un grade supérieur et percevaient alors leur solde budgétaire diminuée des retenues faites par l'Etat pour la constitution de leur retraite; et demande si un décret sur les campagnes ne pourrait pas mettre fin à cette situation qui fait que trois années après leur démobilisation ces officiers continuent à percevoir une retraite d'un grade inférieur. (*Question du 20 juillet 1948.*)

Réponse. — En temps de guerre, les retraités militaires rappelés à l'activité reçoivent la solde d'activité et les accessoires de solde de leur grade. Le payement de leur pension de retraite est suspendu jusqu'au moment où ils sont rendus à la vie civile. Sur demande des intéressés, et conformément aux dispositions de l'article 33 de la loi du 14 avril 1924, la pension est revisée en tenant compte des nouveaux services sur la base de la moyenne des soldes et émoluments de toute nature dont l'ayant droit a joui pendant les trois dernières années de services effectifs antérieurs ou postérieurs à son rappel sous les drapeau. L'arrêté du 27 novembre 1946 modifié par l'arrêté du 22 janvier 1947 définit les services accomplis en opérations de guerre ou sur le pied de guerre à partir du 26 juin 1940 et permet la revision des pensions postérieurement à la date du 26 juin 1940. Actuellement, l'examen des dossiers en instance se poursuit, mais étant donné qu'il s'agit d'instruire plusieurs milliers de demandes de revision, un certain délai s'avère nécessaire avant que tous les intéressés reçoivent satisfaction.

JUSTICE

663. — **M. Victor Janton** demande à **M. le ministre de la justice** en vertu de quel texte l'administration de l'enregistrement se croit autorisée à prendre copie des décisions de justice rendues en matière d'administration judiciaire, curatelle et séquestre, et à exécuter ses décisions au moyen de ces copies; comment, en l'absence des textes législatifs, il pourrait être mis fin à ces irrégularités particulièrement préjudiciables aux droits des greffiers. (*Question du 20 mai 1948.*)

Réponse. — Les décisions judiciaires concernant les questions d'administration judiciaire, de curatelle et de séquestre sont soumises à la formalité de l'enregistrement et comme telles communiquées à l'administration fiscale. Rien n'empêche cette administration de tenir compte, à titre de simple renseignement, des indications portées sur les minutes qui sont soumises à la formalité; les décisions de justice sont en effet rendues publiques, et ne présentent donc aucun caractère secret. Mais la preuve de ce qui est ordonné par le tribunal ne peut être juridiquement apportée que par la production d'une expédition en forme, expédition qui, s'il s'agit d'une exécution forcée, doit en outre être revêtue de la formule exécutoire; le monopole de la délivrance des exécutions appartient au greffier (art. 853 du code de procédure civile). Le respect de ce monopole par l'administration de l'enregistrement, comme au reste par toute partie privée, est assuré par le fait que les adversaires ou tiers à l'égard desquels la décision est invoquée, ne sauraient se conformer à celle-ci — sauf à s'exposer à payer à tort — que si la preuve juridique de la décision rendue leur est administrée, c'est-à-dire si une expédition en forme leur est représentée; de même les notaires, les conservateurs des hypothèques, etc., les juridictions d'appel ou de cassation n'agissent jamais qu'au vu d'une expédition régulière des décisions qui leur sont soumises.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.